

Turun tiepiiri

## Tienpidon toimintalinja 2015



## Yhteenveto ja vastineet 4.3.2002 päiväystä PTS-toimintalinja-ehdotuksesta annetuista lausunnoista

LAUSUNNOT	VASTINEET
<b>Satakuntaliitto</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>toivoo, että tiepiiri pyrkisi toimimaan perustienpidon ja kehittämiss-hankkeiden rahoituksen lisäämiseksi Satakunnassa</li> <li>keskushallinnon suoraan rahoittamien hankkeiden vuoksi Satakun-nan osuus perustienpidon rahoituksesta on selvästi pienempi kuin liikennesuoritteiden osuus</li> <li>tieverkon kunnin laskun pysäyttäminen ja talvihoidon hyvän tason turvaaminen oikea lähtökohta</li> <li>sorateiden hoitamisen määrärahoja ei saa vähentää</li> <li>liikenneturvallisuuden parantaminen yksi keskeinen tavoite</li> <li>kehittämishanke-esitykset Satakuntaliiton tavoitteiden mukaiset</li> <li>vt 12 saaminen pääteiden runkoverkkoon ja vt 8 saaminen TEN-verkkoon erityisen tärkeää</li> <li>esittää Satakunnan tieverkkosuunnitelman päivittämistä PTS:n val-mistuttua syksyllä</li> </ul>	<p>PTS-linjausta tarkistetaan</p> <p>sisältyy PTS-linjaukseen</p> <p>sisältyy PTS-linjaukseen</p> <p>käsitellään suunnittelun ohjelmoinnin yhteydessä</p>
<b>Varsinais-Suomen liitto</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>painotukset ja linjaukset oikein asetettuja</li> <li>lähivuosien tärkeimmät kehittämishankkeet Varsinais-Suomessa ovat E18-tien loppuunsaattaminen ja vt 8 Raision kohdan rakenta-minen</li> </ul>	<p>sisältyy PTS-linjaukseen</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>kehittämishankekorin 2 liitto esittää lisättäväksi maakunnan uloim-man kehäyhteyden puuttuvat osuudet Yläne-Oripää ja Somero-Loimaa</li> </ul>	<p>mt 210 Yläne-Oripää lisä-tään hankekorin 2</p> <p>kt 52 Somero-Jokoinen/Palikkala –han-ketta ei lisätä hankekorin, mutta lisätään maininta, että selvitetään yhteistyös-sä Hämeen tiepiirin kanssa mahdollisuuksia kehittää pääosin Hämeessä sijait-sevaa tieosuutta</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>liitto tulee kaikissa yhteyksissä jatkamaan ponnisteluja tienpidon rahoitustason nostamiseksi todellisen tarpeen edellyttämälle tasolle</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>pari vuotta sitten käynnistetty soratieverkon päällystämisen tarve-tarkastelu tulisi saattaa päätökseen tulevien toimenpiteiden ohjel-moinnin helpottamiseksi. Alemman tieverkon osuus ja merkitys on Varsinais-Suomessa suuri alueen yhdyskuntarakenteesta johtuen</li> </ul>	<p>käsitellään suunnittelun ohjelmoinnin yhteydessä</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>edellisen ja muiden mahdollisesti kuntien kanssa toteutettavien yh-teishankkeiden nopeuttamiseksi liitto esittää tiepiirin tutkittavaksi muilla toimintasektoreilla yleisesti käytössä olevan nk. jälkirahoitus-mallin soveltamismahdollisuuksia</li> </ul>	<p>keskushallinnon vastuulla</p>



<b>Lounais-Suomen ympäristökeskus</b>	
▪ linjaukset oikeasuuntaisia	
▪ taajamateiden saneerauksissa ei tulisi karsia pois kevyen liikenteen väylien rakentamishankkeita	linjausta ei tarkisteta, kevyen liikenteen hankkeille varattu erikseen rahoitusta
▪ tehtäessä valintoja eri vaihtoehtojen välillä hankkeita toteutettaessa, tulee painottaa mahdollisuuksia parantaa ympäristöä ja vähentää hankkeiden ympäristövaikutuksia eikä tehdä valintoja vain rahoituksen näkökulmasta käytettävissä olevan rahoituksen niukkuudesta huolimatta	
<b>Turun maakuntamuseo</b>	
▪ tienpidon kokonaisrahoituksen painotus on erittäin voimakkaasti uus- ja laajennusinvestoinneissa mm. hoitoon verrattuna, vaikka linjauksen mukaan pyritään luonnonvarojen säästeliääseen käyttöön ja nykyisen tieverkon hyödyntämiseen. Maakuntamuseo katsoo, että painopisteenä tulee olla olemassa olevan tieverkon hoito. Kulttuuriympäristön kannalta on kestävämpää, että suunnilleen 50 vuoden välein rakennetaan uusi linjaus entisen rinnalle.	nykyisen tiestön hoitoon ja ylläpitoon käytetään noin puolet tienpidon rahoituksesta. Uus- ja laajennusinvestointien rahoituksesta osa kuluu yksittäisiin kehittämishankkeisiin, muilta osin on pääosin kyse nykyisen tiestön parantamisesta (mm. kevytväylät, liittymät, taajamatiet). Uusia teitä ovat ainoastaan osa linjauksessa esitetyistä kehittämishankkeista.
▪ historiallisen tieverkon hoidosta tulisi laatia oma ohjeistuksensa, jotta näiden teiden erityispiirteitä ja ominaisluonnetta ei tienpidossa vaaranneta	käsitellään muussa yhteydessä
<b>Liikkuva poliisi, Länsi-Suomen osasto</b>	
▪ eri sidosryhmien yhteistyö tulee huomioida voimakkaasti, sillä turvataan laaja liikenneturvallisuusvastuu	sisältyy PTS-linjaukseen
▪ poliisin osuus liikenneturvallisuustyön painopisteinä olevissa suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien sekä liittymäonnettomuuksien vähentämisessä on keskeinen, koska niihin voidaan vaikuttaa liikennevalvonnalla	
▪ raskaan liikenteen valvonnassa tarvittavien alueeltaan riittävän laajojen pysäytyspaikkojen määrä turvattava ylläpidossa ja uusien teiden suunnittelussa	sisältyy PTS-linjaukseen
<b>Liikkuva poliisi, Porin yksikkö</b>	
▪ turvallisuutta painottavat toimenpiteet tulisi olla tienpidon prioriteetissa ykkössijalla. Liikenneympäristön erilaisuus muuhun maahan verrattuna on yksi syy suhteellisen liikenneturvallisuuden alhaisuuteen.	sisältyy PTS-linjaukseen
▪ toivoo, että tienpitäjä mahdollistaa tehokkaan liikennevalvonnan tukemalla automaattista liikennevalvontaa ja järjestämällä riittävästi turvallisia valvontapaikkoja poliisin käyttöön, antamalla tarvittaessa käyttöoikeuksia tiepiirin teknisiin seurantajärjestelmiin	sisältyy PTS-linjaukseen

<ul style="list-style-type: none"> <li>tärkeätä lausuntopyynnöt poliisilta toimenpiteiden liikenneturvallisuuksivaikutuksia arvioitaessa sekä yhteistyö projektiluonteisten liikenneturvallisuustoimenpiteiden suunnittelussa ja toteuttamisessa</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>tieluiskien niittämisellä, vesakon raivauksella ja erityisesti hirviaitoja rakentamalla vähennettävissä Satakunnan alueella lisääntyneitä eläinonnettomuuksia</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>vt 8 väleillä Pori-Luvia ja Rauma-Eurajoki: korkeiden onnettomuuslukujen vähentämiseksi onnettomuussyiden analysointi oikeiden toimenpiteiden valitsemiseksi sekä tievalaistuksen lisääminen</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>vt 2:n nelikaistainen osuus tulisi jatkaa Tiilimäeltä Tikkulaan</li> </ul>	ei mahdu linjaukseen arvioidulla rahoitustasolla
<b>Satakunnan kauppakamari</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Satakunnan osalta suunnitelma sisältää keskeisimmät kehittämiss Hankkeet. Toimenpiteiden ajoitukset ovat sen sijaan aivan liian myöhäiset.</li> </ul>	arvioitu rahoitustaso ei anna mahdollisuuksia aikataulun tarkistamiseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>vt 2 yhteysvälihankkeen toteuttaminen nopealla aikataululla tärkeää</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>tärkeää myös vt 8 Pori-Söörmarkku ja Pori-Rauma välien parantamiset</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>vt 8 tulisi saada TEN-verkkoon</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>muista hankkeista tärkeitä Pori-Tampere-radan tasoristeysten poistaminen ja Porin pohjoisen satamayhteyden rakentaminen</li> </ul>	arvioitu rahoitustaso ei anna mahdollisuuksia Porin pohjoisen satamayhteyden rakentamiseen
<b>Rauman kauppakamari</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>tiepiirin tiestön kunto ja laatu merkittävästi jäljessä moniin maamme alueisiin verrattuna liikenteen määrään ja laatuun nähden. Tasoa ei voida korottaa, ellei myös tienpidon rahoitusjakaumaan puututa.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>suunnitelma kattaa Rauman seudun tärkeät tiehankkeet, mutta valitettavasti ajoitus on aivan liian myöhäinen</li> </ul>	arvioitu rahoitustaso ei anna mahdollisuuksia aikataulun tarkistamiseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>vt 8 liitettävä TEN-verkkoon ja vt 12 liitettävä pääteiden runkoverkkoon. Runkoverkon ulkopuolelle jääminen voisi merkitä ajautumista pitkäksi ajaksi ulos tieinvestoinneista.</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>Rauman seudun kehittämishankkeet (vt 12 Rauman satamayhteys, vt 8 Raisio-Pori, vt 12 Rauma-Huittinen ja Lappi Hinnerjoki) on sijoitettu hankekori 2:een. Tiepiirin TTS:ssä voidaan toteuttaa näihin hankkeisiin liittyviä osia jo aikaisemmin (mm. työssäkäyntiliikenteelle tärkeä vt 8 välillä Rauma-Pori).</li> </ul>	on mahdollista linjauksen mukaisen perustienpidon rahoituksen puitteissa
<ul style="list-style-type: none"> <li>vt 12 Rauman satamayhteyshanke on tärkeä ja kannattava hanke varsinkin valtakunnallisessa merkityksessä ja tulisi sijoittaa korkeimmalle Satakunnan kehittämishankkeista</li> </ul>	arvioitu rahoitustaso ei anna mahdollisuuksia aikataulun tarkistamiseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>jos Satakunnan pääteiden välityskykyä ei pystytä kehittämään edullisesti ohituskaistoja rakentamalla, liikenteellinen jälkeenjääneisyys vain korostuu</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>vt 12 Eura-Raijala on tiepiirin kapein ja erittäin vaarallinen tieosuus. Olisi välttämätöntä saada tämä osuus tiepiirin käytännön suunnitelmiin mukaan.</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>Lappi-Hinnerjoki puukuljetusten vuoksi tärkein alemman tiestön hankkeista</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen



<b>Turun kauppakamari</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>erityisen tärkeää varmistaa E18-tien valmistuminen mahdollisimman nopeasti. Myös vt 8:n Raision liittymä on jo pitkään ollut hanakala liikenteen pullonkaula.</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>Koko Varsinais-Suomen taloudelle tärkeän Turun sataman saavutettavuus ja olemassa olevien sataman kehityshankkeiden toiminta on turvattava maaliikenneyhteyksien parantamista nopeuttamalla. Raisio etl.-Pansiontie välisen yhteyden rakentaminen on kasvavan tieliikenteen tarpeet ja toisaalta raskaan liikenteen historiallisesti arvokkaalle keskusta-alueelle aiheuttamat haitat huomioon ottaen ehdottomasti siirrettävä hankekoriin 1.</li> </ul>	arvioitu rahoitustaso ei anna mahdollisuuksia aikataulun tarkistamiseen
<b>Maataloustuottajain Varsinais-Suomen liitto</b>	
<b>Maataloustuottajain Satakunnan liitto</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>kehittämisen painopisteenä tulee olla maakuntien sisäisten ja paikallisten liikenneolosuhteiden kehittäminen samalla painoarvolla kuin valtakunnallisten liikenneväylien kehittäminen</li> </ul>	valtakunnallisten linjausten mukaan kehittämishankkeiden painopiste on runkoverkolla ja kaupunkiseuduilla
<ul style="list-style-type: none"> <li>perustienpidon osalta maakuntien alemman tieverkon kunnossapito ja perusparannukset tulee taata maaseudulla asumisen ja elinkeinotoiminnan turvaamiseksi. Teiden kunnon nykytaso ei riitä, vaan tiestö vaatii monin paikoin toimenpiteitä liikennöitävyyden parantamiseksi.</li> </ul>	nykytaso säilyy, merkittävään yleiseen tason parantamiseen ei ole resursseja
<ul style="list-style-type: none"> <li>maatalouden kuljetuksille on myönnettävä joustavasti poikkeuslupia kelirikkoaikana</li> </ul>	käsitellään muussa yhteydessä
<ul style="list-style-type: none"> <li>vt 2 ja vt 8 parantaminen tulee huomioida E18 jälkeen tärkeimpinä piirin kehittämishankkeina suunnitelmakauden alkuun</li> </ul>	linjattu PTS:ssä mahdollisimman aikaisiksi
<ul style="list-style-type: none"> <li>kevyen liikenteen väylien rakentamista tulee lisätä ala-asteen ja muiden koulumatkojen turvallisuuden lisäämiseksi</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>yleisten teiden hoito tulee säilyä valtion vastuulla. Kuntien erilaiset taloudelliset resurssit hoitaa teitä eriarvoistavat maakuntien eri osien tienkäyttäjät.</li> </ul>	tienpitovastuu määritellään lainsäädännössä ja valtakunnallisissa sopimuksissa
<b>Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>pitää esitettyä rahoitustarvetta miniminä ja pyrkii osaltaan vaikuttamaan siihen, että tienpidon määrärahat kehittyvät esitettyä positiivisemmin niin tiepiirissä kuin koko valtakunnassa</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>maantiekuljetusten suuri merkitys maamme tavarankuljetuksissa perustuu osin siihen, että teollisuus ja asutus sijaitsee hajallaan eri puolilla maamme. Tämä pidentää väistämättä myös kuorma-autoliikenteen kuljetusmatkoja. Siksi on tärkeää pyrkiä minimoimaan tienkäyttäjien liikennöintikustannuksia kuljetusvarmuutta ja olosuhteita parantamalla. Liikennöintikustannusten minimointi tulisi olla selkeästi omana tavoitteenaan tiepiirin toimintalinjoissa.</li> </ul>	ei erillistä tavoitetta, sisältyy yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen
<ul style="list-style-type: none"> <li>onnettomuusalttiilla tieosuuksilla tulisi selvittää mahdolliset liikenneympäristössä olevat puutteet ja poistaa ne tai parantaa olosuhteita käytettävissä olevien resurssien puitteissa. Hyödyllinen keino puutteiden selvittämiseksi olisi ammattikuljettajille suunnattu kysely po. tieosuuksien ongelmista.</li> </ul>	kyselyä käsitellään tiepiirin turvallisuustyön yhteydessä



<ul style="list-style-type: none"> <li>nopeusrajoitusten alentamiseen tulisi mennä vasta, jos muilla toimenpiteillä ei saada aikaan toivottuja tuloksia</li> </ul>	linjausta ei tarkisteta, turvallisuustavoite ensisijainen ja resurssit rakentamiseen rajalliset
<ul style="list-style-type: none"> <li>hyötyliikenteen päästöjä voidaan vähentää sujuvammalla liikenteellä (mm. jouhevät risteykset), teiden pystygeometriallla sekä teiden kunnolla ja tienpinnan laadulla.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>vt 8 liittäminen TEN-verkkoon tärkeää</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>Turun sataman hyötyliikennettä ei tulisi ohjata kaikissa tapauksissa Raision kautta, vaan Turusta itään lähtevän liikenteen tulisi voida käyttää Ratapihankadun yhteyttä. Kiertomatkastasta aiheutuisi vuositasolla 4 milj.kg:n lisän pakokaasupäästöihin ja 3 M€:n lisäkustannukset tavaraliikenteelle, mikä osaltaan vähentää Turun sataman kilpailukykyä. Yhteys vt 1:ltä Ratapihankadun kautta satamaan tulisi muuttaa yleiseksi tieksi.</li> </ul>	käsitellään muussa yhteydessä
<ul style="list-style-type: none"> <li>Naantalissa sataman tausta-alueita ollaan kaavoittamassa asunto-alueeksi, mikä voi johtaa siihen, että satamassa toimivat yritykset etsivät jollain aikavälillä uudet toimipaikat.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>mahdollisimman pienet hoitomenot eivät saa olla ainoa kriteeri teiden hoidolle. On tärkeätä, että valtakunnallisia tienhoidon laatukriteerejä kehitetään jatkuvasti, niiden toteutumista valvotaan ja niistä tiedotetaan tienkäyttäjille tehokkaasti.</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>alemman tieverkon osalta talvihoidon resursseja tulisi harkita uudelleen. Matka-aikojen ennustettavuus ei ole sellaisella tasolla, että perustuotannon kuljetusaikatauluista voitaisiin pitää kiinni. Täsmähoito on kannatettavaa, mutta sen onnistumisen varmistamiseksi tulee esim. tiemestaripiirikohtaisesti järjestää yhteistyö "suurasiakkaiden" kanssa siten, että tieto täsmähoitotarpeesta on alueurakoitsijalla riittävän ajoissa.</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>Liukkauden torjunta on olennainen osa liikenneturvallisuutta. Jos suolan käyttöä vähennetään, on tärkeää, että ajo-olosuhteet eivät ainakaan heikkene nykytilasta.</li> </ul>	käsitellään hoidon toimintalinjoissa
<ul style="list-style-type: none"> <li>jos esitys ammattiliikenteen ajo- ja lepoaika-asetuksesta menee läpi EU:ssa, se aiheuttaa lisääntyvää taukopaikkojen tarvetta kuljettajille. Lisäksi satamien ja tavaraliikenneterminalien liikenneyhteyksiä suunniteltaessa niiden läheisyyteen tulisi varata ajoneuvoille riittävät pysäköintitilat ja tilat kuljettajien ruokailu-, peseytymis- yms. tarpeita varten.</li> </ul>	sisältyy osin PTS-linjaukseen, satamat ja terminaalit kuntien vastuulla
<ul style="list-style-type: none"> <li>onko sorateiden sorastuskierron pidentämisen tuoma 2 Mmk:n vuotuinen säästö suurempi kuin tien huonommasta kunnosta aiheutuvat kustannukset tienkäyttäjille ja itse tielle?</li> </ul>	PTS-linjausta tarkistetaan
<ul style="list-style-type: none"> <li>erittäin tärkeätä, että teiden kunnan heikkeneminen pysäytetään</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>päällysteiden urautuneisuuden korjaamiseksi tulisi löytää lisää resursseja sekä uusia kustannustehokkaampia toimintatapoja</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>liikenteen hallintaan liittyvät palvelut lähtökohtaisesti hyviä</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>laajennus- ja uusinvestointien osalta suunnitelma hyvä, mutta rahojen puutteessa monet hankkeet ovat liian kaukana tulevaisuudessa</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>hyötyliikenteen näkökulmasta liikennevalojen lisääminen päätieverkolle ei ole oikea kehityssuuntana</li> </ul>	ei tavoitteena, mutta paikoin välttämätöntä niukoista resurssien johtuen



▪ kevyttä liikennettä ei tule ohjata ajoradalle siltojen kohdalla (saaristo)	käsitellään muussa yhteydessä
▪ päällystemateriaalien valinnalla ja materiaaleja kehittämällä voidaan saavuttaa tuntuvaa kehitystä meluhaittojen vähentämisessä	sisältyy PTS-linjaukseen
<b>Varsinais-Suomen luonnonsuojelupiiri ry</b>	
▪ niukkojen määrärahojen aikana on tingittävä uusinvestoinneista ja korostettava teiden ylläpitoa erityisesti haja-asutusalueilla, liikenneturvallisuutta, joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamista, kevyen liikenteen järjestelyjä ja ympäristön huomioon ottamista. Tiepiirin alueella on jo tarpeeksi tiheä tieverkko.	sisältyy PTS-linjaukseen
▪ suurten investointien kohdistaminen nimenomaan päätieverkon kehittämiseen on virhe ja sosiaalisen tasa-arvon nimissä ja maaseudun autioitumisen estämiseksi rahoitusta pitäisi kohdistaa enemmän haja-asutusalueen ja alemman tieverkon kehittämiseen.	valtakunnallisten linjausten mukaan kehittämishankkeiden painopiste on runkoverkolla ja kaupunkiseuduilla
▪ Erityisesti pitäisi turvata joukkoliikenteen mahdollisuudet sellaisilla alueilla, joilla se on kannattavaa. Joukkoliikenteen edellytysten parantamiseen on varattu kovin pieni määräraha.	ei resursseja lisätä, rahoitus on kuitenkin kasvavaa
▪ Tiehallinnon ja VR:n pitäisi kehittää yhdessä monipuolisempia joukkoliikenne- ja tavarankuljetusmuotoja	Tiehallinto ei hoida kuljetuksia
▪ erilaisissa kannattavuusarvioissa on syytä nostaa luonto-, maisema- ja ympäristöhaitat vertailukelpoisiksi ajansäästöarvioiden rinnalle ja antaa niille myös rahamääräiset arvot	käsitellään muussa yhteydessä
▪ huomattavien ympäristövaikutusten vuoksi tulee kokonaan luopua HAKU-tien jatkosuunnittelusta, Poikluoma-Kirjala -tiestä, Finnön tiestä ja Paraisten-Nauvon sekä Paraisten ja Sauvon välisen kiinteän yhteyden rakentamisesta	linjausta ei muuteta, pääosa hankkeista ei ole mukana 15 v. ohjelmassa
▪ saaristossa voidaan turvata asiain sujuvuus ja tarvittava tavaraliikenne nykyistä järjestelmää kehittämällä ja varaamalla lauttaliikenteeseen riittävästi rahoitusta. Uusia siltoja ei pääsääntöisesti tarvita.	linjausta ei muuteta, kaikkia lauttoja ei korvata silloilla ja lauttaliikennettä kehitetään
▪ luonnonsuojelupiiri painottaa ekologisten verkostojen merkitystä liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Ekologisten käytävien toimivuus takaa luonnon monimuotoisuuden säilymisen. Pääväylille tulee rakentaa tärkeimpiin kohtiin estevaikutuksia lieventäviä yli- ja alikulkyhteyksiä eläimille.	käsitellään muussa yhteydessä
▪ luomalla tienpenkereistä ns. puolikulttuuriympäristöjä tämänkaltaisille alueille (kedot, niityt ym.) sopeutunutta vähenevää lajistoa voidaan säilyttää. Tienvarsien arvokkaiden ympäristöjen kartoittamisessa luonnonsuojelupiirit ja tiepiiri ovat jo tehneet hyvää yhteistyötä.	käsitellään muussa yhteydessä
▪ mahdolliset tinkimiskohteet eivät saisi kohdistua nimenomaan ympäristörakentamiseen ja kevyen liikenteen järjestelyihin	linjausta ei muuteta
▪ luonnonsuojelupiiri pitää tärkeänä, että tiepiiri kytkee myös kansalaisjärjestöt mukaan suunnitteluyhteistyöhönsä	
<b>Satakunnan luonnonsuojelupiiri ry</b>	
▪ linja on, että "vanha meno jatkuu"	
▪ puuttuu ajatukset tielinjauksilla erityisesti huomioitavista luontoarvoista	käsitellään muussa yhteydessä



<ul style="list-style-type: none"> <li>ei ole juuri huomioitu arvokkaita tienvarsiympäristöjä. Niitosta tai niittämättä jättämisestä ei ole esitetty tarkempia ohjeita eikä mistään muista luontoarvoista puhuta mitään (esim. kedot, harvinaiset lajit, maisemapuut). Tiepiiri voisi ainakin tehdä niittyjä ja ketoja teiden varsille sopiviin kohtiin.</li> </ul>	käsitellään muussa yhteydessä
<ul style="list-style-type: none"> <li>uusien teiden rakentamisen sijasta panostettava liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujumiseen nykyisillä teillä</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>pohjavesialueiden suojaamiseen panostettava. Kaikki ympäristökeskuksen luokittelemat pohjavesialueet on suojattava suunnittelu-kauden aikana ja suolaus niillä on lopetettava.</li> </ul>	linjausta ei muuteta, suojuksiin panostetaan ja suolan käyttöä riskialueilla hillitään edelleen
<ul style="list-style-type: none"> <li>ei ole huomioitu EU:n raskasta liikennettä koskevan vihreän (nyt jo valkoisen) kirjan tuomia muutoksia</li> </ul>	
<b>Mannerheimin lastensuojeluliiton Satakunnan piiri ry</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ei huomauttamista. Piiri toivoo tienpidossa otettava erityisesti huomioon lapset ja heidän turvallinen liikkumisensa mm. koulujen ja päiväkotien läheisyydessä.</li> </ul>	
<b>Porin satama</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>sekä TEN että E-tieverkon osalta Pori on selkeästi pudonnut paitsioon</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>vt 2 on erityisen tärkeä, nykyisin ei kilpailukykyinen muiden pääkaupunkiseudulle johtavien pääteiden kanssa</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>vt 8 Porin ja Rauman välisen tieosuuden parannushanke olisi saatava pikaisesti liikkeelle</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>sen jälkeen tulisi keskittyä Rauma-Turku välin parantamiseen</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>Porin sataman ja Porin keskustan välille ei esitetä kunnostussuunnitelmia. Tilanne on hankala, sillä tieyhteys on heikosta päällysteestä johtuen lähes kulkukelvoton.</li> </ul>	käsitellään vuosittaista päällysteohjelmaa laadittaessa
<ul style="list-style-type: none"> <li>suunnitelman ulkopuolinen parannusehdotus: vt 3 Tampereen portin kohdalle tulisi saada viitoitus Vaasan ja Nokian lisäksi myös Poriin.</li> </ul>	käsitellään muussa yhteydessä
<b>Rauman satama</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>vt 8 liittäminen TEN-verkkoon ja vt 12 sisällyttäminen pääteiden runkoverkkoon erittäin tarpeellisia Rauman satamalle</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>kaikki sataman kannalta tärkeät suuret kehittämishankkeet (vt 8 Raisio-Pori, vt 12 Rauma-Huittinen ja vt 12 Rauman keskusta-satamayhteys) ovat PTS-suunnitelmassa mukana, mutta toteutusajankohta satamaliikenteen tarpeisiin kuitenkin aivan liian myöhäinen. Vt 12 Rauman keskusta-satamayhteys sekä levenyttäminen välillä Eura-Raijala tulisikin nostaa hankekorin 1:een.</li> </ul>	arvioitu rahoitustaso ei anna mahdollisuuksia aikataulun tarkistamiseen
<b>Turun satama</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>vaikka suunnitelman lähtökohtana realistinen rahoitustaso, Varsinais-Suomen elinkeinoelämää ratkaisevasti vaikuttaviin, hyvin perusteltaviin tiekohteisiin tulisi tiepiirin toimesta esittää selkeämmin lisää määrärahoja</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>tiepiirin tulisi kaikin keinoin vaikuttaa siihen, että E18- tie valmistuisi Helsinkiin saakka mahdollisimman nopeasti</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen



<ul style="list-style-type: none"> <li>myönteistä Turun satamayhteyden parantamishanke, mutta ajoitus pitäisi olla aikaisempi, mikä edellyttää lisää määrärahoja, hankkeiden toisenlaista painottamista ja/tai kustannustehokkaampaa toimintaa</li> </ul>	arvioitu rahoitustaso ei anna mahdollisuuksia aikataulun tarkistamiseen
<b>POHJOIS-SATAKUNTA</b>	
<b>Kankaanpää</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>linjauksen heikkoutena Pohjois-Satakunnan hankkeiden huomiomattomuus. Ohjelma ei tuota haja-asutusalueiden liikkumisolosuhteissa merkittävää muutosta. Vaarassa on alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon heikkeneminen.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>kunta korostaa kt 44 parantamistarvetta kantatietaluokkaiseksi. Vaikka tien geometria on nyt selkeästä kantatietasoa alhaisempi, sen parantaminen ei ole linjauksessa mukana.</li> </ul>	ei mahdu linjaukseen arvioidulla rahoitustasolla
<ul style="list-style-type: none"> <li>kunta korostaa vt 23/kt 44 liittymän perusparantamisen tarvetta</li> </ul>	sisältyy perustienpidon liittymäkohteisiin
<ul style="list-style-type: none"> <li>teiden hoidon suhteen voidaan olla kohtuullisen tyytyväisiä</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>mikäli sorateiden määrä lisääntyy, ei 27 %:n vuotuisen rahoituksen aleneminen ainakaan paranna ko. teiden hoitoa</li> </ul>	PTS-linjausta tarkistetaan
<ul style="list-style-type: none"> <li>erilaisten ja erikestoisten hankesuunnitelmien runsaus (PTS, TTS, Satakunnan tieverkkosuunnitelma) vaikeuttaa mahdollisten ristiriitaisuuksien johdosta kunnan omaa suunnitelmallista ja pitkäjänteistä kehittämissuunnitelmia ja budjetointia. Ohjelmien määrää tulisi rajata ja toteutumista seurata paremmin.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>kuntien osallistumista ei voida pitää oikeana</li> </ul>	tiepiiri toimii lainsäädännön ja valtakunnallisten sopimusten puitteissa
<b>Honkajoki</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>vastustaa jyrkästi määrärahaleikkauksia soratiestön hoidosta sekä runkokelirikkokorjauksista. Ensisijainen painopiste on oltava tiestön päivittäisessä liikennöitävyydessä tasapuolisesti koko tiepiirin alueella.</li> </ul>	PTS-linjausta tarkistetaan sorateiden hoidon osalta. Kelirikkorahat vähenevät, koska kelirikkokohtia vähennetään
<ul style="list-style-type: none"> <li>talvihoidon taso on Honkajoella selvästi heikentynyt (mm. kt 44) ja siihen tulee lisätä määrärahoja</li> </ul>	käsitellään muussa yhteydessä
<ul style="list-style-type: none"> <li>kt 44 perusparantaminen kantatietasoiseksi välillä Kankaanpää-Kauhajoki pitää sisällyttää linjauksiin. Tie voitaisiin parantaa paloittain perustienpidon määrärahojen puitteissa.</li> </ul>	ei mahdu linjaukseen arvioidulla rahoitustasolla
<ul style="list-style-type: none"> <li>kaikkien kuntakeskusten välille tulisi taata riittävän hyvä yhteys. Honkajoen ja Siikaisten kuntakeskusten välillä on soratie, jonka kunto erityisesti kelirikkoaikoina romahtaa. Tie tulisi päällystää.</li> </ul>	linjausta ei muuteta, yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä

<b>Siikainen</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>myönteistä, että teiden kunto turvataan</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>pelkästään liikennemääriin perustuvat laskelmat ja kehittämishankkeet eivät ole riittäviä ja alueellista tasa-arvoa edistäviä. Pohjois-Satakunnassa nykyinen vaatimaton tiestö estää elinkeinotoiminnan kehittymistä ja nykyiset raskaat kuljetukset kärsivät heikosta tiestöstä. Uusinvestointien painopistettä on saatava vuorollaan siirrettyksi tiepiirin keski- ja pohjoisosiin vuosia jatkuneen Varsinais-Suomen suosimisen jälkeen.</li> </ul>	valtakunnallisten linjausten mukaan kehittämishankkeiden painopiste on runkoverkolla ja kaupunkiseuduilla
<ul style="list-style-type: none"> <li>mt 270 tieosan Siikainen-Tuorila (Merikarvia) levennyshanke tulee aloittaa mahdollisimman nopeasti. Samassa yhteydessä tulisi parantaa keskustan liittymän turvallisuutta esim. kiertoliittymällä.</li> </ul>	levennyshankkeet eivät mahdu linjauksen rahoituskehykseen, leventäminen mahdollisen korvausinvestoinnin yhteydessä käsitellään erikseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>Siikainen-Tuorila välin talvihoitoluokka tulee nostaa samalle tasolle kuin Tuorila-Merikarvia</li> </ul>	käsitellään muussa yhteydessä
<ul style="list-style-type: none"> <li>sorateiden kunnossapidon taso on surkea. Mt 2700 Siikainen-Honkajoki perusparantaminen on ehdottomasti saatava suunnitelmaan.</li> </ul>	yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä
<ul style="list-style-type: none"> <li>sorateiden kulutuskerroksen uusimisvälin nostaminen kolmesta vuodesta ylöspäin aiheuttaa tienpidon kustannusten kasvamisen pitemmällä aikavälillä ja vaikuttaisikin hölmöläisten talonrakennustoiminnalta...</li> </ul>	PTS-linjausta tarkistetaan
<ul style="list-style-type: none"> <li>tiehankkeiden ja tiestön kunnossapidon nykyinen negatiivinen riippuvuussuhde tulee katkaista (huonot tiet – vähän liikennettä – huono ylläpito – vielä vähemmän liikennettä jne.)</li> </ul>	
<b>Karvia</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>teiden rakenteellisen kunnon säilyttämiseen tulisi kiinnittää entistä enemmän huomiota</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>varoja tulisi käyttää enemmän myös Pohjois-Satakunnan ja Karvian tieolosuhteiden parantamiseen, mm. maantien 273 parantaminen ja kevyen liikenteen väylä ja maantien 274 linjausmuutos</li> </ul>	yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä, mt 274 merkittävä linjauksen muutos ei mahdu suunnitelmaan arvioidulla rahoitustasolla
<ul style="list-style-type: none"> <li>ei voida olettaa, että kunnat pystyvät lisäämään osallistumistaan tienpidon kustannuksiin</li> </ul>	tiepiiri toimii lainsäädännön ja valtakunnallisten sopimusten puitteissa
<b>Merikarvia</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ei pääsääntöisesti huomauttamista linjauksiin</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>yksityiskohtia huomioitavaksi TTS:ssä: Tuorilan alikulku (vt 8), Rantatien mt 660 päällysteen uusiminen välillä Merikarvian keskusta-Kristiinankaupungin raja, Kuvaskangas-Timmerheidi-Riipyy ja Viisarinmäki-Pohjansaha –teiden päällystäminen sekä kevytliikenneväylä välille Tuorila-Merikarvian kk</li> </ul>	linjausta ei muuteta, yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä



<b>Lavia</b>	
▪ lisärahoitus tarpeen maaseudulle tärkeän alemman tieverkon päällysteiden ja pintarakenteiden sekä sorateiden runkokelirikkokohtien kunnostamiseen	linjausta ei muuteta, tiestön kunto säilytetään keskimäärin nykytasolla
▪ kevyen liikenteen järjestelyissä painotettava erityisesti koululaisten liikenneturvallisuutta	sisältyy PTS-linjaukseen
▪ yksittäisistä hankkeista erityisen tärkeitä seuraavien teiden perusparantaminen: pt 13192, mt 2600, pt 13067 (Pesimaanahteen mäen kunnostaminen), pt 13053 ja pt 13045 öljysorastaminen sekä mt 2560 routavaurioiden ja päällysteen korjaaminen	yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä
▪ edelleen yksittäisistä hankkeista erityisen tärkeitä kt 44 parantaminen kokonaisuudessaan kantatietasoon sekä kt 44/Nahkurintien täyskanavointi Lavian keskustassa	kt 44 parantaminen ei mahdu linjaukseen arvioidulla rahoitustasolla
<b>Kiikoinen</b>	
▪ lisärahoitus tarpeen maaseudulle tärkeän alemman tieverkon päällysteiden ja pintarakenteiden sekä sorateiden runkokelirikkokohtien kunnostamiseen	linjausta ei muuteta, tiestön kunto säilytetään keskimäärin nykytasolla
▪ kevyen liikenteen järjestelyissä painotettava erityisesti koululaisten liikenneturvallisuutta	sisältyy PTS-linjaukseen
▪ yksittäisistä hankkeista erityisen tärkeitä kt 44 parantaminen kokonaisuudessaan kantatietasoon sekä kt 44/vt 11 liittymän korkeatasoisen palvelualueen toteuttaminen	kt 44 parantaminen ei mahdu linjaukseen arvioidulla rahoitustasolla
<b>PORIN SEUTU</b>	
<b>Karhukunnat</b>	
▪ peruslähtökohdista samaa mieltä, suurin huoli on tienpidon rahoituksen niukkuus	
▪ Karhukunnilla yhteinen näkemys tärkeimmistä kehittämishankkeista: Pori-Tampere tasoristeysten poisto, vt 8 parantaminen välillä Pori-Söörmarkku, vt 2 parantaminen välillä Friitala-Harjavalta sekä vt 2 yhteysvälihanke Mäntyluoto-Vihti	vt 2 parantaminen välillä Friitala-Harjavalta ei mahdu linjaukseen arvioidulla rahoitustasolla
▪ Porin satamille tärkeä pohjoisen satamatien jatko tulisi lisätä kehittämishankkeiden joukkoon tai rahoittaa muutoin	nostetaan kehittämishankkeisiin 2
▪ vt 11:n jatke vt 8:lle parantaisi merkittävästi Tikkula-Tiilimäki osuuden toimivuutta, keskitetyn jätehuollon kuljetuksia Hangassuolle ja muutenkin raskaan liikenteen ohjaamista pois keskusta-alueelta	ei mahdu linjaukseen arvioidulla rahoitustasolla
▪ liikenneturvallisuushankkeiden tulisi olla korostetusti esillä rahoituksessa, erityisesti yhtenäiset kevytliikenteen väylät Karhukuntien kuntakeskusten välillä sekä tievalaistus teille, joilla on kevyttä liikennettä mutta ei väylää	sisältyy PTS-linjaukseen
▪ Tiehallinnon aktiivisempi rooli joukkoliikenteen olosuhteiden kehittämisessä myönteistä	
▪ kuntakeskusten keskeisen tieverkon siirtäminen kaavoituksen myötä kuntien harteille ei ole oikeansuuntaista kehitystä	tiepiiri toimii lainsäädännön ja valtakunnallisten sopimusten puitteissa
▪ tieverkon kehittämisen tulee olla joustavaa ja tarvittaessa varautua myös ennalta arvaamattomiin toimenpiteisiin	

<b>Pori</b>	
▪ kuten Karhukuntien lausunto	
▪ lisäksi Pori kiinnittää erityistä huomiota liikenneturvallisuuteen ja kevytliikenneväylän tarpeeseen välillä Tahkoluoto-Mäntyluoto	yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä
<b>Ulvila</b>	
▪ suurin huoli niin tiepiirin kuin kuntien kannalta on rahoituksen niukkuus	
▪ Friitalan kohta tulee toteuttaa mahdollisimman nopeasti keskeisenä osana vt 2:n kehittämistä. Ulvila on vt 2:n varrella ainoa taajama, jonka sisääntuloa ei ole asianmukaisesti ja turvallisesti ratkaistu.	ei mahdu linjaukseen arvioidulla rahoitustasolla
▪ kunnilla ei ole minkäänlaisia edellytyksiä ottaa vastattavakseen tienpitoa vähäliikenteisillä valtion teillä. Myös pyrkimys siirtää taajamissa olevat valtion tiet kaavoituksen myötä kunnille on räikeässä ristiriidassa valtion ja kuntien välisen tehtävien- ja kustannusjakosopimuksen kanssa	tiepiiri toimii lainsäädännön ja valtakunnallisten sopimusten puitteissa
▪ rahoituksessa tulisi painottaa liikenneturvallisuushankkeita, joita ovat Porin seudulla kuntakeskusten väliset kevyen liikenteen väylät ja työmatkaliikenteen pääreittien valaiseminen	sisältyy PTS-linjaukseen
<b>Nakkila</b>	
▪ erityisen tärkeää vt 2:n nelikaistaistaminen välillä Friitala-Harjavalta, ensimmäisenä vaiheena väli Friitala-Nakkila	ei mahdu linjaukseen arvioidulla rahoitustasolla
▪ vt 2:n liittymien turvallisuutta parannettava, Nakkilassa Masian ja Soinilan liittymät. Vt 2:lle tarvitaan myös meluste Ruskilasta Poriin päin	yksittäiset perustienpidon ja yhteysvälihankkeet käsitellään muussa yhteydessä
▪ rautateiden tasoristeykset poistettava Masiasta ja Soinilasta	sisältyy PTS-linjaukseen
▪ Nakkilan ja Ulvilan keskustojen yhteysvälit rautatien ja Kokemäenjoen välillä tulisi tutkia ja suunnitella	käsitellään muussa yhteydessä
▪ koulujen kevyen liikenteen yhteydet, Harjavalta-Nakkila-Ulvila kuntakeskusten väliset kevyen liikenteen yhteydet sekä vt 2:n ja rautatien alikulut tärkeitä	yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä
▪ Kivimaantien ja Lattomerentien peruskunnostukseen tulee varata rahaa, kunta varautunut osallistumaan Kivimaantien perusparantamisen kustannuksiin	yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä
<b>Noormarkku</b>	
▪ vt 8 parantaminen välillä Pori-Söörmarkku tulee aikaistaa hankekooriin 1	arvioitu rahoitustaso ei anna mahdollisuuksia aikataulun tarkistamiseen
▪ mt 272/Pohjoisen satamatien jatkeen vaiheeksi tulee korjata TAS valmiina	korjataan ja tie nostetaan kehittämishankekooriin 2
▪ perustienpidon hankkeisiin tulisi lisätä Kairilantien, Peräkyläntien ja Kivirannantien parantaminen	yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä
<b>Pomarkku</b>	
▪ kehittämishankkeista tärkein vt 8 Pori-Söörmarkku, tulee toteuttaa heti vt 2 Porin lentokenttä-Ulvila hankkeen jälkeen	arvioitu rahoitustaso ei anna mahdollisuuksia aikataulun tarkistamiseen



<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mt 272/Pohjoisen satamatien jatke tulee toteuttaa perustienpidon hankkeena jo lähivuosina</li> </ul>	tie nostetaan kehittämis-hankekoriin 2
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ tärkeää myös vt 23 ja ns. Pohjanmaantien (kt 44) risteysjärjestelyt Kankaanpäässä</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ haja-asutusalueita palvelevan paikallistieverkoston kesä- ja talvi-kunnossapitoon kiinnitettävä huomiota</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ liikenneturvallisuusinvestointeihin kuten taajamien kevyen liikenteen väyliin ja vt 23 ja paikallisteiden risteysten valaisemiseen tulee varata riittävästi resursseja</li> </ul>	turvallisuuspainotus sisältyy PTS-linjaukseen
<b>RAUMAN SEUTU</b>	
<b>Rauma</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rauman alueen tarpeet on huomioitu kattavasti, mutta rahoituksen tulisi seurata tavoitteita ja tarpeita. Tiepiiriin tulisi saada nykyistä suurempi osuus tienpidon rahoista.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ vt 8 tulee liittää TEN-verkkoon ja vt 12 sisällyttää pääteiden runko-verkkoon suunnitelman mukaisesti</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rauman satamayhteys tulisi ehdottomasti nostaa hankekoriin 1</li> </ul>	arvioitu rahoitustaso ei anna mahdollisuuksia aikataulun tarkistamiseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ vt 12 alentaminen, joka sisältyy hankekorin 2 yhteysvälihankkeeseen Rauma-Huittinen on erittäin merkittävä</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ hankekoriin 2 kuuluvan vt 8:n yhteysvälihankkeen osan Rauma-Pori kiirehtiminen on tärkeää korkean onnettomuusasteen ja työmatkaliikenteen vuoksi</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ hankekorin 2 Lappi-Hinnerjoki edesauttaa metsäteollisuuden kuljetuksia</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ alemmasta tieverkosta huolehtiminen on tärkeää</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kuntien osallistuminen yleisten teiden hankkeiden kustannuksiin ei ole toivottavaa, mutta esim. kevyen liikenteen hankkeissa ilmeisesti välttämätöntä</li> </ul>	tiepiiri toimii lainsäädännön ja valtakunnallisten sopimusten puitteissa
<b>Eurajoki</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ erityisesti vt 8 parantaminen Rauman ja Porin välillä kiireellinen</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ alemman tieverkon osalta Olkiluodontien mt 2176 kiireellinen mm. Posiva Oy:n toiminta, murskaamotoiminta ja Olkiluodon satamatoiminta ovat lisänneet liikennettä</li> </ul>	toteutetaan kehittämis-hankkeena, jos uusi ydinvoimala rakennetaan
<b>Eura</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ turvallisuustavoite, jonka mukaan valtakunnallinen keskitaso saavutettaisiin vasta vuonna 2015 on vaatimaton eikä sitä voida hyväksyä. Tavoitteeksi tulee asettaa vuosi 2005.</li> </ul>	linjauksen tavoite on realistinen, koska samanaikaisesti myös valtakunnallinen keskitaso paranee selvästi
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ talvihoidon vuorokautisia toimenpideaikoja tulee tarkistaa siten, että ne sopivat yhteen koululaiskuljetusten kanssa</li> </ul>	käsitellään tarkemmin hoidon ohjelmoinnissa
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ elinkeinoelämän toimintaedellytykset on runkoverkon osalta kattavasti kuvattu ja toimenpide-ehdotukset hyväksyttäviä. Sen sijaan maaseudun elinkeinoelämän tarpeita ei ole kuvattu eikä niiden toimintaedellytyksiä turvattu eikä esitetty mainittavia toimenpiteitä.</li> </ul>	myös alemman tieverkon kunto ja liikennöitävyys turvataan hoidolla, ylläpidolla ja korvausinvestoinneilla

<ul style="list-style-type: none"> <li>tienpidon tehokkuutta olisi mahdollista parantaa lisäämällä tiepiirin ja kuntien yhteistyötä myös operatiivisella tasolla</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Lappi-Hinnerjoki tieyhteys tulee sijoittaa hankekorin 1 ja ensimmäiselle suunnittelukaudelle. Metsäteollisuuden lisäksi tiehankkeella on myös huomattavaa merkitystä paikallisen elinkeinotoiminnan toimintaedellytyksille.</li> </ul>	arvioitu rahoitustaso ei anna mahdollisuuksia aikataulun tarkistamiseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>ei voida pitää hyväksyttävänä, että asetettuja tavoitteita ja todennettuja tarpeita ei oletetakaan saavutettavan. Toimintalinjan tavoitteena tulee olla asetettujen tavoitteiden ja tarpeiden täyttäminen.</li> </ul>	tavoitteisiin pyritään käytettävissä olevien resurssien puitteissa
<b>Kodisjoki</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Kodisjoki-Laitila yhdystie pt 12509/mt 2052 kaipaa leventämistä ja suoristamista</li> </ul>	levennyshankkeet eivät mahdu linjauksen rahoituskehykseen, leventäminen mahdollisen korvausinvestoinnin yhteydessä käsitellään erikseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>Kodisjoki-Lappi 12659 kaipaa päällystämistä</li> </ul>	linjauksen mukaan tiepiiri osallistuu hoitokustannusten säästöillä
<b>Lappi</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>seutukunnallisesti tarkasteltuna painotukset ja toimenpiteet oikeasuuntaiset</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Lapille tärkeät hankkeet Lappi-Hinnerjoki –tieyhteys, vt 12 liikenneturvallisuuden parantaminen kevyen liikenteen väyliä rakentamalla sekä haja-asutusalueen tiestön kunnossapito edellyttävät tiepitoon lisää määrärahoja, mikä puolestaan edellyttää toteutuakseen jatkuvaa edunvalvontaa niin tiepiiriltä kuin muilta tahoilta</li> </ul>	
<b>Kari Aho Raumalta (taustana kaupungin kaavahankkeista annettu lausunto, jossa yli sata allekirjoitusta)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>lausunnossa vastustetaan valtatie 12 jatkamista Rauman keskusta-alueen läpi satamaan. Satamaliikenteen sujuvuus paranisi esitellyllä ratkaisulla ainoastaan 1-2 liikennevaon vähenemisellä, turvallisuuden paraneminen olisi marginaalista ja tie tuhoaisi keskusta-alueen viher- ja lähivirkistysalueita. Liikenteen aiheuttamia haittoja vain siirrettäisiin uusille alueille. Painavimpana perusteena uuden tien rakentamiselle vaikuttaakin olevan ns. Lampolan alueen kaavoittaminen hypermarket-alueeksi, jota lähes Rauman 90% asukkaista vastustaa. Kysymmekin, onko Tiehallinto joutumassa rakennus- ja kauppaliikkeiden maksumiehiksi ja pyydämme kohteliaimmin perusteluja 30 vuotta vanhalle tiehankkeelle Tiehallinnon näkökulmasta. Ehdotamme, että ko. hanke siirretään hankekorien ulkopuolelle.</li> </ul>	linjausta ei muuteta. Satamayhteyden vaihtoehtoja on käsitelty ja käsitellään kaavoituksen ja tiesuunnitelmien yhteydessä
<b>KAAKKOIS-SATAKUNTA</b>	
<b>Huittinen</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>hyvä, että yhdeksi painopisteeksi otettu jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuden parantaminen</li> </ul>	



<ul style="list-style-type: none"> <li>toimivat ja turvalliset päätieyhteydet ja yhteydet satamiin tärkeää myös Satakunnassa</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>kaupunki edellyttää, että alemman tieverkon kunnon heikkenemisen pysäyttämisen sijasta tavoitteena tulee olla sorateiden kunnon oleellinen parantaminen</li> </ul>	ei muuteta linjausta
<ul style="list-style-type: none"> <li>tärkeimmät kehittämiskohteet ovat 1. vt 2 yhteysvälihanke, 2. vt 12 parantaminen välillä Eura-Vammala, 3. kt 41 Aura-Huittinen kuntotason säilyttäminen ja tieluokan muutos valtatieksi sekä 4. mt 212 Huittinen-Säkylä tason ja rakenteen parantaminen</li> </ul>	1-3 sisältyvät PTS-linjaukseen, yksittäiset perustienpidon hankkeet (4) käsitellään muussa yhteydessä
<ul style="list-style-type: none"> <li>pohjavesien suojaustoimenpiteitä Virttaankankaalla tulee jatkaa</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>kokonaan uusista tiehankkeista tulisi rahoitusresurssit huomioon ottaen pidättäytyä ja keskittää voimavarat nykyisen tieverkon kehittämiseen</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>Huittisten kaupunki osallistuu alueensa kevyen liikenteen väylien toteuttamiseen siten kuin tiepiirin kanssa on sovittu. Muilta osin kaupungin mahdollisuudet osallistua investointien rahoituksen ovat varsin rajoitetut.</li> </ul>	
<b>Köyliö</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ei huomautettavaa</li> </ul>	
<b>Säkylä</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>on tärkeää, että resursseja kohdistetaan myös alemmalle tieverkolle niin, ettei niiden liikenneolosuhteet ainakaan heikkene</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>liikenneturvallisuus tärkeää, kevyen liikenteen turvallisuuden ottaminen painopisteeksi hyvä</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>taajamaliittymien toimivuuden turvaamiseen mm. lisäkaistoilla ja kiertoliittymillä voidaan panostaa laajennus- ja uusinvestointien sijaan</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>Satakunnan seutukuntien elinkeinorakenteeseen viitattaessa on syytä lisätä, että Satakunnassa on kaksi kehitettävää ja kansainvälistyvää varuskuntaa, joiden tarpeet tulee huomioida myös liikennettä ja tienpitoa koskevassa pitkän tähtäimen suunnittelussa</li> </ul>	ei lisätä yksityiskohtia
<ul style="list-style-type: none"> <li>tärkeimmät tieverkon kehittämiskohteet ovat 1. Eura-Lieto –maantien kunnon säilyttäminen, 2. Virttaa-Pyhäjoki maantien 213 rakenteen parantaminen, 3. Huittinen-Säkylä maantien 212 tason ja rakenteen parantaminen seututietasoisiksi ja 4. pohjavesien suojaustoimenpiteiden jatkaminen Virttaan alueella</li> </ul>	yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä, arvioitu rahoitustaso ei anna mahdollisuuksia seututieverkon tason parantamiseen (3)
<ul style="list-style-type: none"> <li>päävastuu yleisten teiden rahoituksesta on jatkossakin syytä säilyttää selkeästi Tiehallinnolla</li> </ul>	tiepiiri toimii lainsäädännön ja valtakunnallisten sopimusten puitteissa
<b>Punkalaidun</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>linjaus pääosin tarkoituksenmukainen, mm. alemman tieverkon kunnon säilyttäminen sekä huomion kiinnittäminen liikenneturvallisuus- ja ympäristönäkökulmiin hyvä</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>vt 2 yhteysvälin kehittäminen tärkein kehittämiskohde</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen

<ul style="list-style-type: none"> <li>kunta esittänyt Satakuntaliitolle kärkihankkeeksi Punkalaitumen kunnan kehittämisen kannalta tärkeän, valtatieyhteyttä lyhyemmän Vammala-Punkalaidun-Humppila tieyhteyden mt 252 ja mt 232 parantamista</li> <li>jos rahoitustaso nousee, se tulisi kohdentaa kohteisiin, joilla turvataan myös pienten maaseutukuntien kehittämisedellytykset</li> </ul>	<p>yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä</p> <p>sisältyy PTS-linjaukseen</p>
<b>VAKKA-SUOMI</b>	
<b>Vakka-Suomen seutukunta ky, Yhtymähallitus</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>vt 8 tulee sisällyttää TEN-verkkoon ja Uudenkaupungin satama tulee yhdistää TEN-tasoisena tienä kantatien 43 osalta vt 8:aan</li> <li>vt 8:n kohteita tulee kiirehtiä esitetystä (ohituskaistat, Laitilan ja Mynämäen taajamajärjestelyt, pohjavesisuojaukset)</li> </ul>	<p>vt 8:n liittäminen TEN-verkkoon sisältyy PTS-linjaukseen, muilta osin linjausta ei muuteta</p> <p>arvioitu rahoitustaso ei anna mahdollisuuksia aikataulun tarkistamiseen</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>kt 43 vaatii laaditun tarveselvityksen mukaisesti kiireesti parantamista erityisesti välillä Laitila-Eura. Tie on tärkeä sisämaayhteys Uudenkaupungin satamaan ja erityisen riskialtis kasvavalle raskasliikenteelle</li> </ul>	<p>kt 43 kuntoa parannetaan ylläpidon ja korvausinvestointien puitteissa. Arvioitu rahoitustaso ei anna mahdollisuuksia laajaa tien leventämishankkeeseen. Muita kehittämistoimia harkitaan perustienpidon ohjelmoinnin yhteydessä.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>erityisesti tulee kiirehtiä Kustavintien leventämistä sekä ns. Y-tien parantamista välillä Vehmaa-Lokalahti-Uusikaupunki. Samoin Uusikaupunki-Pyhäranta –tien linjausta tulee kehittää huomioiden sen matkailullinen merkitys.</li> </ul>	<p>eivät mahdu linjaukseen arvioidulla rahoitustasolla</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>alemmien tieverkon hoidon taso tulee turvata</li> </ul>	<p>sisältyy PTS-linjaukseen</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>kuntien talous ei mahdollista yleisten teiden siirtämistä kuntien hallintaan kaduiksi kaavoituksen myötä</li> </ul>	<p>tiepiiri toimii lainsäädännön ja valtakunnallisten sopimusten puitteissa</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>suunnitelmasta jäi kaipaamaan kehittämishankkeiden selkeämpää priorisointia vt 1:n jälkeen. Mm. vt 8:n yhteysvälihankkeen tulisi painottua. Samoin Hakutien ja Marjamäen risteyksen rakentamisen.</li> </ul>	<p>2-korin kehittämishankkeet aikataulutetaan kahteen osaan. Arvioitu rahoitustaso ei anna mahdollisuuksia Hakutien aikataulun tarkistamiseen.</p>
<b>Uusikaupunki</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>tiepiirin tulisi pyrkiä edistämään kantatien 43 liittämistä pääteiden runkoverkkoon sekä vt 8:n ja siitä Uudenkaupungin satamaan haarautuvan kt 43:n liittämistä TEN-verkkoon</li> <li>raportin karttakuvaa 12 tulee muuttaa siten, että kartassa näkyvät kaikki TEN-verkkoon kuuluvat satamakaupungit, niihin johtavat tiet ja edelleen Pohjanlahden yli suuntautuva jatkoyhteys Ruotsiin ja muualle Eurooppaan</li> </ul>	<p>vt 8:n liittäminen TEN-verkkoon sisältyy PTS-linjaukseen, muilta osin linjausta ei muuteta</p> <p>kartta vaihdetaan sellaiseksi, josta näkyy kaikki Suomen TEN-verkostoon kuuluvat liikenneyhteydet ja satamat</p>



<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kt 43:n parantaminen tulee näkyä laajemmin hankeluetteloissa vaikka pienehköihin osahankkeisiin jaettuna, jotta se saadaan mahdollisimman pian turvalliseksi vaarallisten aineiden kuljetusten väyläksi ja palvelemaan kehittyvän Uudenkaupungin sataman kuljetuksia Sisä-Suomeen</li> </ul>	<p>kt 43 kuntoa parannetaan ylläpidon ja korvausinvestointien puitteissa. Arvioitu rahoitustaso ei anna mahdollisuuksia laajaan tien leventämishankkeeseen. Muita kehittämistoimia harmitaan perustienpidon ohjelmoinnin yhteydessä.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ns. Y-tie Vehmaalta Uuteenkaupunkiin tulee ottaa PTS:n hankeohjelmiin, jotta se parannettaisiin saman tasoiseksi Kustavintien alkuosan kanssa.</li> </ul>	<p>ei mahdu linjaukseen arvioidulla rahoitustasolla</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ sorateiden pintojen hoidosta ei ole syytä tinkiä yhtään sillä näin vaarantuu teiden liikennöitävyys entisestään</li> </ul>	<p>PTS-linjausta tarkistetaan</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ liikennöitävyyden kannalta on lisäksi välttämätöntä, että myös alemman tieverkon teitä levennetään ja geometriaa parannetaan</li> </ul>	<p>arvioitu rahoitustaso ei anna mahdollisuuksia alemman tieverkon tason parantamiseen muutoin kuin korvausinvestointien yhteydessä</p>
<b>Laitila</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ vt 8 parantaminen tulee priorisoida suunnitelmassa tarkemmin E18 jälkeen piirin tärkeimpänä hankkeena ja sisällyttää ainakin Laitilan taajamajärjestelyjen osalta hankekoriin 1</li> </ul>	<p>arvioitu rahoitustaso ei anna mahdollisuuksia aikataulun tarkistamiseen</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ vt 8 ohituskäistat ja pohjaveden suojaukset Laitilan ja Pyhärannan alueella tulee kiireellisinä määrittää ja ajoittaa tarkemmin</li> </ul>	<p>sisältyy PTS-linjaukseen</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kt 43 perusparantaminen valtakunnallisen tie- ja satamayhteytenä tulee tarveselvityksen perusteella välillä Laitila-Eura ajoittaa suunnitelmakauden alkupuolelle</li> </ul>	<p>laaja parantamishanke ei mahdu linjaukseen arvioidulla rahoitustasolla, kuntoa parannetaan korvausinvestointina (kustannusarvio 5 Mmk)</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ merkittävä ylikunnallinen kevyen liikenteen väylä Laitila-Uusikaupunki (Kalanti) tulee nimetä erillishankkeena suunnitelmaan</li> </ul>	<p>yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ yleiset tiet taajama-alueelle tulee pitää valtion vastuulla ja hoidossa</li> </ul>	<p>tiepiiri toimii lainsäädännön ja valtakunnallisten sopimusten puitteissa</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ alemman tieverkon kunnossapito tulee taata asumisen ja elinkeinotoiminnan turvaamiseksi, esim. Soukaisten ja Valkon tien oikaisu</li> </ul>	<p>yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä</p>
<b>Kustavi</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mt 192 parantamista välillä Ennyinen-Kustavi tulee kiirehtiä, perusteluna mm. matkailumerkitys (Ahvenanmaa, Rengastie), suuri kesäliikenne ja pyöräily.</li> </ul>	<p>ei mahdu linjaukseen arvioidulla rahoitustasolla</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ positiivista, että mt 192 leventäminen Vuosnaisissa noussut esille perustienpidon hankkeena</li> </ul>	<p>levennyshankkeet eivät kuitenkaan mahdu linjaukseen arvioidulla rahoitustasolla</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>Rahin pt 12236 ja Riihimaan pt 12239 päällystämishankkeet pikaisesti tärkeitä</li> </ul>	linjauksen mukaan tiepiiri osallistuu hoitokustannusten säästöillä
<b>Mietoinen</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>vt 8/Kustavintien risteysjärjestelyjen toteuttaminen ensiarvoisen tärkeää, viimeistään 2003</li> </ul>	tiepiiri esittänyt, aikataulusta päättää eduskunta
<ul style="list-style-type: none"> <li>Haku-tie tulee toteuttaa seudullisena kehittämishankkeena mahdollisimman pian</li> </ul>	arvioitu rahoitustaso ei anna mahdollisuuksia aikataulun tarkistamiseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>liikennemäärien kasvun ja kevyen liikenteen vuoksi Kustavintie tulee valaista koko Mietoisten osuudelta</li> </ul>	valaistuksen selvä lisäys sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>on kestäväntöytä kuntien taloudellisten mahdollisuuksien kannalta, että tarpeellisten paikallisteiden kunnostusten ja kevyen liikenteen väylähankkeiden rakentamisessa edellytetään kunnilta tuntuvaa rahoitusosuutta</li> </ul>	tiepiiri toimii lainsäädännön ja valtakunnallisten sopimusten puitteissa
<b>Mynämäki</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>1 hankekorin hanketta vt 8 Raision risteysjärjestelyt sekä 2. hankekorin hankkeita vt 8 Raisio-Pori yhteysvälihanke ja Hakutie, ensimmäisessä vaiheessa väli Aura-Mynämäki, tulisi aikaistaa. Erityisesti kiirehditään vt 8 ohituskaistoja välillä Nousiainen-Mynämäki.</li> </ul>	arvioitu rahoitustaso ei anna mahdollisuuksia aikataulun tarkistamiseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>alempaan tieverkon hoidon taso tulee turvata</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>yleisten teiden siirtymistä kaduiksi tulee harkita uudelleen, sillä kuntien talous ei mahdollista valtion velvollisuuksien siirtämistä kunnille</li> </ul>	tiepiiri toimii lainsäädännön ja valtakunnallisten sopimusten puitteissa
<b>Vehmaa</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>kunnan näkökulmasta suunnitelman mukaiset toimenpiteet liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta ovat oikean suuntaisia ja käytettävissä olevien määrärahojen jakaminen tienpidon eri osa-alueille tarkoituksenmukaista</li> </ul>	
<b>LOIMAAN SEUTU</b>	
<b>Loimaan kaupunki</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>liikenneturvallisuuden parantaminen on ja tuleekin olla yksi keskeisimmistä toimintalinjoista</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ei saa unohtaa, että myös alemmalla tieverkolla on vilkasliikenteisiä, ruuhkautuneita ja jonoutuneita tieosuuksia, esim. mt 213. Kehittämistarpeet muodostuvat tien tasosta, liikennemääristä ja liikenteen sujuvuudesta, eivät siitä, mihin luokkaan tie on asetettu.</li> </ul>	linjauksessa varauduttu yksittäisten ongelmakohtien (lähinnä liittymiä) parantamiseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>liikenteen hallintaan liittyvä tavoite, infopisteiden lisääminen, tulee realisoitua myös Loimaan osalta</li> </ul>	yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä
<ul style="list-style-type: none"> <li>suurista tiehankkeista Loimaan kaupunki haluaa erityisesti korostaa kt 52/mt 213 Somero-Jokioinen/Palikkala hankkeen tärkeyttä (H/K=1,0) ja esittää hankkeen sijoittamista hankekoriin 2</li> </ul>	ei lisätä kehittämishankkeisiin, mutta lisätään maininta, että selvitetään yhteistyössä Hämeen tiepiirin kanssa mahdollisuuksia kehittää pääosin Hämeen sijaitsevaa tieosuutta



<b>Loimaan kunta</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>tienpidossa turvattava myös alemman asteen teiden päivittäinen liikennöitävyys. Hoidon tasoon on kiinnitettävä huomiota siirryttäessä kilpailuttamiseen.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>suoran tieyhteyden rakentaminen välille Somero-Palikkala tärkeää, avaa suoran poikittaisyhteyden PKS:lle jahelpottaa liikenteen painetta vt 2:lla. Suoran yhteyden merkitys korostuu Virttaa-Pyhäjoki osuuden parantamisen valmistuttua.</li> </ul>	ei lisätä kehittämishankkeisiin, mutta lisätään maininta, että selvitetään yhteistyössä Hämeen tiepiirin kanssa mahdollisuuksia kehittää pääosin Hämeessä sijaitsevaa tieosuutta
<b>Oripää</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>positiivista on, että tiestön kuntotilan vähittäinen heikkeneminen pysäytetään</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>mt 210 perusparantaminen välillä Loimaa-Oripää tulisi nostaa mukaan PTS-kauden hankkeisiin</li> </ul>	ei mahdu linjaukseen arvioidulla rahoitustasolla
<ul style="list-style-type: none"> <li>yleisten teiden siirtyminen kuntien vastuulle kaava-alueilla ei ole suotavaa</li> </ul>	tiepiiri toimii lainsäädännön ja valtakunnallisten sopimusten puitteissa
<b>Pöytyä</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Haku-tien toteuttamista tulee kiirehtiä, koska ulomman kehän ja näin poikittaisyhteyksiä puute tieverkossa haittaa Turun talousalueen kehittymistä</li> </ul>	arvioitu rahoitustaso ei anna mahdollisuuksia aikataulun tarkistamiseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>vt 9 yhteysvälihankkeessa tulee kiinnittää huomiota myös Kyrön alueen liittymäjärjestelyihin ottaen huomioon myös alueen teollisuuden liikennetarpeet</li> </ul>	yhteydsvälihankkeisiin sisältyvät toimenpiteet käsitellään muussa yhteydessä
<ul style="list-style-type: none"> <li>mt 2255/pt 12449 (tien levennys) 5 Mmk:n kustannusarvio ei antane mahdollisuuksia niin selvään liikennöitävyyden paranemiseen, että hanke korjaisi kokonaan seutuyhteyden puutteen, mutta varmasti parantaa tilannetta. Kunta esittää, että hanke toteutetaan suunnitelmakaudella. Mt 2255 Kyrö-Riihikoski tieyhteyden 1. vaihetta (Karhuoja-Riihikoski kunta esittää toteutettavaksi ys:n mukaisesti. Hanke palvelee seudullisen liikennöinnin lisäksi myös laajemmin yhteyksiä Rauman ja Porin suuntaan.</li> </ul>	ko. laajennusinvestoinnit eivät mahdu linjauksen rahoituskehukseen, leventtäminen mahdollisen korvausinvestoinnin yhteydessä käsitellään erikseen
<b>Aura</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>olemassa olevan verkon kunnossa pitäminen oikea painopiste</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>oikeata myös alemman tieverkon talvihoidon kohentaminen täsmähoidolla</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Haku-tie tärkeätä pitää kehittämishankkeiden ohjelmissa</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>kevyen liikenteen kehittäminen tulee olla painopiste</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<b>Tarvasjoki</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>vt 10 Liedon ohitustien ja Hakutien toteuttamista kiirehdittävä</li> </ul>	ohitustie ei mahdu linjaukseen arvioidulla rahoitustasolla
<ul style="list-style-type: none"> <li>samoin kiirehdittävä Kemiö-Tarvasjoki mt 181 suuntauksen parantamista välillä Paimion raja-vt 10 laaditun suunnitelman mukaisesti</li> </ul>	yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä

<b>Marttila</b>	
▪ erittäin tärkeätä, että vt 10 Liedon ohikulkutie toteutuu	ei mahdu linjaukseen arvioidulla rahoitustasolla
▪ Hakutien rakentaminen odottaa ratkaisuaan	sisältyy PTS-linjaukseen
▪ kääntymiskaista vt 10:ltä Marttilaan olisi tarpeen mm. turvallisuuden vuoksi	yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä
▪ 300 metrin jk+pp tie Marttilantien varteen tarpeen mm. uuden koulun vuoksi	yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä
<b>Koski</b>	
▪ vt 10 pitää sisällyttää pääteiden runkoverkkoon ja sen liikennöityvyyttä parantaa valtatie edellyttämän tason mukaiseksi	ei muuteta linjausta
▪ Kosken taajamateiden parantamissuunnitelma on pääosin toteuttamatta, huomioitava pikaisesti toimenpideohjelmissa	yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä
▪ tiepiirin suunnitteluohjelmassa olevan vt 10 ja Härkätien välisen yhdystien toteuttaminen tulee huomioida toimenpideohjelmissa pikaisesti	ei mahdu linjaukseen arvioidulla rahoitustasolla
▪ Koski-Salo maantien 2407 kunnossapitoon ja parantamiseen tulee panostaa. Se on suurin ja paljon käytetty tieyhteys Loimaan seutukunnasta Saloon.	yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä
▪ seudullisten teiden kunnossapitoon tulee lisätä voimavaroja. Paikallisteiden kunnossapitoa ja peruskorjauksia tulee lisätä.	sisältyy PTS-linjaukseen
<b>TURUN SEUTU</b>	
<b>Turku</b>	
▪ myönteistä Turun satamayhteyden parantaminen, vaikka ajoitus onkin vasta 2007 alkavalla jaksolla, kevyen liikenteen rahoitustason nosto sekä joukkoliikennepysäkkien laatutason parantaminen.	
▪ hallinnollisen luokan muutoksiin varattu huolestuttavan vähän rahaa. Suunnitelmia muutoksista yleiseksi teiksi mm. Tampereen ja Hämeen valtateiden osalta, joilla mm. kevyen liikenteen alikulkujen ja melusuojien tarpeita sekä Hirvensalossa, jossa pt 12157 on asutuksen myötä käytännössä pitkälti rakennettava uudelleen ja varustettava kevyen liikenteen väylällä. Tiehallinnon tulisi pystyä osallistumaan hankkeisiin noin 50 %:n osuudella, johon esitetty rahoitus tuskin riittää.	ei muuteta linjausta
▪ selvä puute on, ettei olemassa olevien seututeiden parantamiseen ole esitetty lainkaan rahoitusta. Mm. Turun lentoasemantie on parannettava suunnitellun rakentamisen myötä 2-ajorataiseksi todennäköisesti ennen vuotta 2015.	ei mahdu linjaukseen arvioidulla rahoitustasolla
▪ Turun kaupungin kanta on, että sisääntuloteitä yhdistävä ns. välikehä luokiteltaisiin seututienä yleisten teiden verkkoon valtateiden 8 ja 10 sekä maantien 110 ja valtatie 1 välisellä osuudella. Osa välikehästä on uutta osuutta, jonka kaupunki toivoo saavansa Turun seudun ljs:n ja sen aiesopimuksen perusteella kehittämishankerahoituksen piiriin.	käsitellään muussa yhteydessä



<b>Kaarina</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Poikluoma-Kirjala tieyhteys tulisi siirtää kehittämishankekoriin 2</li> <li>ei muuta huomautettavaa</li> </ul>	ei mahdu linjaukseen arvioidulla rahoitustasolla
<b>Naantali</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vanton ja Luolajan yhdistetty eritasoliittymä tulisi toteuttaa mahdollisimman nopeasti ennen kuin liikenneongelmat kasvavat niin suuriksi, että ajaututaan kiertoliittymä- tai liikennevaloratkaisuihin. Tilanne liittymissä huononee nopeasti ja nopeusrajoituksetkin sopivat huonosti tien standardiin. Kaupunki on valmis osallistumaan suunnitteluun ja sopimaan kustannusjaosta. Eritasoliittymän lisäksi tien toimivuus edellyttää Kaanaan liittymän ramppijärjestelyjä Raisiossa sekä mahdollisesti kolmatta kaistaa Kaanaan ja uuden Luolajan eritason välille.</li> </ul>	arvioitu rahoitustaso ei anna mahdollisuuksia aikataulun tarkistamiseen
<b>Lieto</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>nopeasti kehittyvä Avantin-Tuulissuon työpaikka-alue edellyttää nyt vireillä olevan Avantin, Tuulissuon ja Sippaan risteyksiä koskevan hankesuunnitelman toteuttamista heti jakson alussa 2007</li> <li>suunnitelma ei sisällä vt 10 toimivuuden turvaamiseen tähtääviä varauksia. Mm. Liedon nopeasta väestönkasvusta johtuen vt 10:lle vuosille 2004-5 ohjelmoidut toimenpiteet eivät tule riittämään koko PTS-kaudelle, esim. kiireisiä parannustoimia kaipaavat Keskustan-Nuolemon alueet jäävät näiden toimien ulkopuolelle. Turun ja Liedon välillä vt 10 liikenteestä valtaosa on peräisin Liedosta. Mikäli valtatieuokkaisuus on esteenä paikallisen liikennöitävyyden riittäväälle huomioonotolle, tulee tien luokituksen muutosta vakavasti harkita. Jos vt 10 parantaminen Turun ja Liedon välillä ei sisällytetä kehittämishankkeisiin kaupunkiseutuhankkeena, tien kiireelliset kehittämistoimenpiteet tulee toteuttaa suunnittelukauden aikana perustienpidon hankkeina.</li> <li>suunnitelmassa tulisi ottaa huomioon Liedon alueen liikenneturvallisuutta edistävät hankkeet, mm. kuntalaistilaisuuksissa kevään 2002 aikana esiin nousseet kohteet. Erityisesti korostetaan väestön kasvun, varsinkin lasten määrän, tuomaa kevyen liikenteen olosuhteiden parantamistarvetta.</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
	toteutetaan erikseen harkittavilta osin perustienpidon hankkeina resurssien puitteissa (mm. liittymät ja kevyen liikenteen järjestelyt)
	toteutetaan erikseen harkittavilta osin perustienpidon hankkeina resurssien puitteissa (mm. liittymät ja kevyen liikenteen järjestelyt)
<b>Rusko</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ei huomautettavaa</li> </ul>	
<b>Nousiainen</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>linjaus päivittäisen liikennöitävyyden turvaamisesta ja kunnon säilyttämisestä oikea ja se tulee toteuttaa myös alemman tieverkon osalta</li> <li>kehittämishankkeina toteutettavien suurten tiehankkeiden, kuten vt 8 Raisio-Nousiainen, viivästyminen johtuu valtakunnallisen rahoituksen riittämättömyydestä. Tällöin tulisi kyetä ohjaamaan suurten tiehankkeiden rahoitusta jo ennakoon kokonaisuutta palvelevien ruuhkautuvien liittymien toimivuuden turvaamiseen lisäkaistoilla tai liikennevaloja rakentamalla.</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseen tulisi erityisesti taa- jamahankkeiden ja suurten tiehankkeiden osalta järjestää rahoitusta niin, että toimenpiteet eivät jää odottamaan kehittämisrahoituksella toteutettavien hankkeiden toteuttamista.</li> </ul>	kevyen liikenteen hank- keita toteutetaan resurssi- en puitteissa ja tarpeen mukaan priorisoituna
<b>Masku</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ vt 8 kehittäminen/4-kaistaistaminen Raisiossa ja Raisio-Nousiainen väliällä on otettu huomioon</li> </ul>	vt 8 Raisiossa sisältyy PTS- linjaukseen Raisio-Nousiainen -väliä kehitetään yhteysvälihank- keen osana, mutta koko 4- kaistaistushanke Raisio- Nousiainen ei mahdu linja- ukseen arvioidulla rahoi- tustasolla
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ vt 8 tehostettu talvihoito, päälysteiden ylläpitoon panostamien sekä kunnan heikentymisen pysäyttäminen positiivista</li> </ul>	
<b>Lemu</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ sorateiden pinnan hoidosta ei ole syytä tinkiä</li> </ul>	PTS-linjausta tarkistetaan
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kustavintielle tarvittaisiin valot koko matkalle välille Raisio- Mietoinen, perusteluna mm. Turun luoteispuolen kuntien väestön voimakas kasvu ja sen myötä tapahtuva Kustavintien jo ennestään suuren liikennemäärän kasvu</li> </ul>	valaistuksen lisääminen sisältyy PTS-linjaukseen
<b>Rymättylä</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kunta esittää, että Lounais-Suomen saariston liikennejärjestelmä- suunnitelmassa esitetty (kiireellisyysluokkaa 3, vuoden 2010 jälkeen toteutettavat) ja kunnan ljs:stä antamassa lausunnossa kiirehtimä Rymättylätien parantamishanke ns. Mäensyrjän mutkien kohdalla ja tulisi sisällyttää myös PTS-suunnitelmaan</li> </ul>	ei mahdu linjaukseen arvi- oidulla rahoitustasolla, mutta edullisempaa toteu- tusta korvausinvestoinnin yhteydessä selvitetään
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Särkäsalmen läppäsiltahanketta ei pidä sisällyttää PTS-suunnitel- maan, koska se aiheuttaa huomattavaa liikenteellistä haittaa</li> </ul>	hankkeen vaikutuksia kä- sitellään erillisissä selvityk- sissä ja lopulliset päätökset tehdään niiden perusteella. Tässä vaiheessa hanke sisältyy keskushallinnon rahoituksella toteutettaviin hankkeisiin.
<b>Sauvo</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mt 1812 Pyhäloukas-Sauvo on sisällytettävä perustienpidon hank- keisiin tehdyn hankepäätöksen mukaisesti ja tiesuunnitelman laati- minen aloitettava pikaisesti</li> </ul>	arvioitu rahoitustaso ei an- na mahdollisuuksia alem- man tieverkon tason pa- rantamiseen muutoin kuin korvausinvestointien yh- teydessä, yksittäiset pe- rustienpidon hankkeet kä- sitellään muussa yhteydes- sä
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ tinkimistä sorateiden yllä- ja kunnossapidosta ei voida hyväksyä</li> </ul>	PTS-linjausta tarkistetaan



<ul style="list-style-type: none"> <li>kunta pitää kannatettavana esitystä laatia jokaiseen kuntaan ajan tasalla pidettävä liikenneturvallisuuksuunnitelma. Erityisesti taajama-alueella liikenneturvallisuutta voidaan parantaa rakentamalla kevyen liikenteen väyliä, alikulkuja ja kääntymiskaistoja rakentamalla sekä käyttämällä nopeusrajoituksia.</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>liikenneturvallisuuden kannalta on tärkeää huolehtia myös koulu-laiskuljetusten piirissä olevan tiestön hiekoituksesta ja aurauksesta aamuisin ennen kuljetuksia</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<b>TURUNMAA</b>	
<b>Parainen</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>hankekori yhteen Lielahden kevyen liikenteen väylä, Atun silta sekä osa Saaristotien ideasuunnitelman mukaisista liittymäjärjestelyistä</li> </ul>	yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä
<ul style="list-style-type: none"> <li>hankekori kahteen kiinteä yhteys Nauvo-Parainen sekä Saaristotien perusparannus ja välityskyvyn lisääminen Kaarinan ja Paraisten välillä sekä kevyen liikenteen väylän rakentaminen kokonaisuudessaan</li> </ul>	Nauvo-Parainen kehittä-mishanke ja Saaristotien laaja parantamishanke ei mahdu linjaukseen arvioi-dulla rahoitustasolla
<ul style="list-style-type: none"> <li>Atun ja Kemiön välinen yhteys</li> </ul>	yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vånön-Mielisholmin lossin aikataulu tulee poistaa</li> </ul>	käsitellään muussa yhtey-dessä
<ul style="list-style-type: none"> <li>Saaristotien varteen levähdyspaikka Paraisten keskustan ja Nauvon lauttarannan välille</li> </ul>	yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä
<ul style="list-style-type: none"> <li>ei aikataulua Lillholmenin ponttonisillalle</li> </ul>	käsitellään muussa yhtey-dessä
<b>Kemiö</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>suunnitelmasta puuttuu Paraisten Atun ja Kemiön Tolfnäsin välinen uusi seututie, joka pitäisi toteuttaa vuosien 2005-2010 välisenä ai-kanä. Hankkeeseen liittyen myös Vreta-Helgeboda tien peruspa-rantaminen tulisi käynnistää.</li> </ul>	yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä
<ul style="list-style-type: none"> <li>suunnitelmasta puuttuvat Kemiön kannalta tärkeät investoinnit: Ar-kadiantie/Perniö-Taalintehdas maantien liittymän parantaminen, ke-vyen liikenteen väyien rakentaminen maanteiden 181 ja 183 viereen Kemiön keskustasta lähtien sekä keskustan (Wretantien) taajama-tiehanke.</li> </ul>	yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä
<ul style="list-style-type: none"> <li>kunta on esittänyt tiepiirille ideasuunnitelman laatimista koko kes-kustan alueelle</li> </ul>	käsitellään muussa yhtey-dessä
<b>SALON SEUTU</b>	
<b>Salo</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Salolle tärkeät hankkeet E18 ja Salon itäinen ohikulkutie ovat linja-uksessa mukana</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>toimintalinjaan tulee sisällyttää kt 52 välillä E18 – ohitustie vt 1 (Somerontie)</li> </ul>	yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä, osa toimenpiteistä kehittämiss-hankkeiden yhteydessä
<b>Halikko</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>yleisen tieverkon kunnossapitotason säilyttäminen vähintään nykytasolla tärkeää</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>myös alemman luokan tiestön kunnossapito ja nykykuntoa parantavat toimet ovat tärkeitä</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>kunta toivoo vt 1:n muuttamiseksi seututiekse tehdyn toimenpideselvityksen mukaisten toimenpiteiden sijoittamista piirin TTS:ään mahdollisimman varhaiseen ajankohtaan ellei hankkeelle saada erillis-rahoitusta</li> </ul>	käsitellään muussa yhteydessä
<b>Kuusjoki</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>linjauksen painopistettä tulisi selkeästi siirtää alemman tieverkon kunnossapitoon ja hoitoon. Erityisesti talviaurauksen taso on ollut olematon ja aiheuttanut lukuisia onnettomuuksia.</li> </ul>	ei muuteta linjausta
<b>Perteli</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>suuret hankkeet ovat tärkeitä ja otettu suunnitelmaan vankoin perustein. Alemman asteisen tieverkon kunnossapitoon ja peruskorjaukseen on kuitenkin löydyttävä varoja, jotta maaseudun kehitys voidaan turvata. Paikallisten teiden kunto on säilytettävä vähintään nykytasolla, niitä on peruskorjattava ja niiden kunnossapidosta huolehdittava.</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<b>Kiikala</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>hyvää lupaus alemman tieverkon kunnan heikkenemisen pysäyttäminen ja talvihoidon tehostaminen</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>myöskään sorateiden hoidosta ei tulisi tinkiä</li> </ul>	PTS-linjausta tarkistetaan
<ul style="list-style-type: none"> <li>ei ole hyvää toimintapolitiikkaa tien pidon laiminlyöminen ja sillä perusteella nopeusrajoitustason oleellinen laskeminen, mikä lisää haja-asutusalueen asukkaiden muutenkin yhä kauemmaksi siirtyvien palvelujen noutoon kuluvaa aikaa ja elinkustannuksia</li> </ul>	
<b>Kisko</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>suunnitelmassa mainittujen seutukunnalle merkittävien tiehankkeiden toteutumista kiirehdittävä</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>mt 186 Salo-Kisko-Inkoo sisällytettävä seudullisena ja muuta päätieverkkoa täydentävänä tienä kehitettävien tieosien joukkoon erityisesti painottaen Kiskon kunnan osalta kevyen liikenteen turvallisuusasioita kohteina Toija-Kirkonkylä kevyen liikenteen väylä, koko tieosuuden leventäminen ja liittymien kanavoinnit.</li> </ul>	yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä
<ul style="list-style-type: none"> <li>alemmman tieverkon toimivuus kaikissa olosuhteissa on turvattava sekä sen tasoa ja ylläpitoa kehitettävä ja parannettava</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen



<b>Perniö</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ottamatta kantaa investointihankkeisiin kunta pitää oikean suuntaisena tavoitetta lisätä panostusta teiden hoitoon ja päivittäiseen liikennöitävyyteen</li> </ul>	
<b>Särkisalo</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>korostaa reuna-alueiden liikenneverkon – maantiet/paikallistiet, kevyen liikenteen väylät - kunnossapidon, perusparantamisen ja turvallisuuden riittävää huomioimista tienpidon linjauksissa</li> </ul>	sisältyy PTS-linjaukseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>yksittäisenä kohteena tärkeätä Ylönkylä-Förby maantien talvihoito-luokituksen säilyttämisen nykyisessä 1s-luokassa</li> </ul>	käsitellään muussa yhteydessä
<ul style="list-style-type: none"> <li>korostaa alueelleen suunniteltujen tiehankkeiden (Ulkoluodon silta, kirkonkylä kevyen liikenteen väylä ja maantieosan leventäminen) toteuttamista jo hyväksytyllä/suunnitellulla tavalla ja aikataulussa</li> </ul>	yksittäiset perustienpidon hankkeet käsitellään muussa yhteydessä
<b>Somero</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>kunta on samaa mieltä siitä, että liikenneturvallisuuden parantaminen on yksi keskeisimmistä toimintalinjoista</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>kapean ja mutkaisen kt 52 välin Somero-Jokioinen/Palikkala parantaminen tulisi nostaa kehittämishankkeiden hankekoriin 1, perusteluna mm. tien vaarallisuus</li> </ul>	ei lisätä kehittämishankkeisiin, mutta lisätään maininta, että selvitetään yhteistyössä Hämeen tiepiirin kanssa mahdollisuuksia kehittää pääosin Hämeessä sijaitsevaa tieosuutta

**Turun tiepiiri**

**Tienpidon toimintalinja 2015**

**TIEHALLINTO**  
**Turun tiepiiri**  
**Turku 2002**



ISBN 951-726-911-0  
TIEH 1000047

Loimaan Kirjapaino Oy  
Loimaa 2002

TIEHALLINTO  
Turun tiepiiri  
PL 636 / Yliopistonkatu 34  
20101 Turku

## Tiivistelmä

Turun tiepiirin tienpidon suunnitelma vuosille 2001–2015, Turun tiepiirin tienpidon toimintalinja 2015, on pitkän tähtäyksen strateginen suunnitelma, jossa esitetään tienpidon keskeiset linjaukset ja painotukset seuraaville 15 vuodelle. Laadittu PTS-suunnitelma palvelee ensisijaisesti tiepiirin omaa toimintaa, mutta se on tarkoitettu myös tiepiirin yhteistyökumppaneille tiedoksi ja niiden omassa työssä tarpeen mukaan huomioon otettavaksi.

Turun tiepiirin tienpidolle asetetut tavoitteet perustuvat liikenne- ja viestintäministeriön asettamiin maamme liikennejärjestelmän kehittämistä koskevien yleisiin tavoitteisiin, Tiehallinnon määrittämiin yleisten teiden tienpidon linjauksiin sekä Varsinais-Suomen ja Satakunnan erityispiirteistä nouseviin alueellisiin tarpeisiin. Tavoitteita on työn aikana käsitelty sidosryhmäseminaareissa ja ne

on hyväksytty työtä seuranneessa neuvottelukunnassa. Tiepiiri edistää tienpidolle asetettuja tavoitteita käytettävissään olevien keinojen ja resurssien puitteissa.

PTS-suunnitelma on laadittu tiepiirin ohjelmoitavissa olevan perustienpidon osalta 57,7 miljoonan euron vuotuiselle rahoitustasolle. Se on 8,5 miljoonaa euroa eli 17 prosenttia suurempi kuin vertailuvuoden 1999 rahoitus. Samanaikaisesti tapahtunut tienpidon kustannustason lähes 11 prosentin nousu huomioon ottaen suunnitelma on kuitenkin laadittu vain hieman vuoden 1999 rahoitusta korkeammalle reaalitasolle. Silti suunnitelma on tavoitteellinen tienpidon tämänhetkiseen rahoitustasoon nähden.

Tiepiirin perustienpidon lisäksi keskushallinto rahoittaa suunnitelmakaudella keskitetysti lautta-liikenteen hoidon sekä investoinneista losseja



korvaavien siltojen rakentamisen, lauttarantojen rantautumislaitteiden uusimisen, pohjaveden suo-  
jaukset sekä Sammun eritasoliittymän rakenta-  
misen. Losseja korvaavien siltojen rahoitusta on  
kuitenkin vähennetty aikaisempien vuosien ta-  
soon verrattuna. Yhteensä suunnitelman mukai-  
nen keskitetty rahoitus on keskimäärin 16,2 mil-  
joonaa euroa vuodessa, josta lauttaliikenteen  
hoidon osuus on 13,4 milj.€/vuosi ja investointien  
2,8 milj.€/vuosi. Rahoitus on 2,9 miljoonaa euroa  
eli 22 prosenttia suurempi kuin vertailuvuoden  
1999 keskitetty rahoitus.

Kehittämishankituksella toteutettavien suurten  
investointihankkeiden ja tärkeimpien pääteiden  
yhteysvälihankkeiden ohjelmointi tapahtuu valta-  
kunnallisesti ja niiden rahoituksesta päätetään  
eduskunnassa. Siksi suunnitelmassa ei ole ase-  
tettu kehittämishankkeille rahoituskehystä, vaan  
esitetty Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitel-  
massa vuosille 2001–2006 ehdolla olevat hank-  
keet sekä muut kehittämishankkeet, joiden olet-  
etaan toteutuvan vuoteen 2015 mennessä. Esitet-  
tyjen hankkeiden yhteenlasketut kustannukset  
ovat noin 460 miljoonaa euroa. Vuoteen 2015  
mennessä toteutettuna ne edellyttävät yli 30 mil-  
joonan euron vuotuista rahoitusta. Viime vuosina  
tiepiirin kehittämishankkeiden rahoitustaso on  
ollut 24–34 miljoonaa euroa vuodessa.

Toimintalinjan lähtökohtana on tiestön päivit-  
täisen liikennöitävyyden turvaaminen ja teiden  
rakenteellisen kunnon säilyttäminen. Siksi hoidon  
sekä ylläpidon ja korvausinvestointien rahoitus-  
taso nousee suunnittelukaudella lähes odotusten  
ja arvioidun tarpeen tasolle. Toimintalinja pysäyt-  
tää tieverkon kunnon laskun ja säilyttää talvi-  
hoidon tason hyvänä, paikoin parantaakin sitä.

Sen sijaan laajennus- ja uusinvestoinneista jou-  
dutaan tinkimään selvästi odotuksiin verrattuna.  
Perustienpidon investoinneissa painottuu ennen  
muuta liikenneturvallisuus niin taajamissa kuin  
muulla tieverkolla. Myös ruuhkautuvien liittymien  
toimivuus turvataan lisäkaistoilla, liikennevaloilla  
ja kiertoliittymillä, mutta eritasoliittymiä ei perus-  
tienpidon rahoituksella pystytty rakentamaan.

Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen  
kaupunkiseuduilla ja taajamissa jatkuu, mutta

koko tarpeeseen ei pystytty vastaamaan. Myös  
joukkoliikenteen toimintaolosuhteita parannetaan.  
Valaistusta rakennetaan lisää, mutta ei koko tar-  
vetta vastaavasti. Kiireellisimmät pohjavesisuo-  
jaukset, virtausaukot ja melusuojaus rakenne-  
taan. Liikennemelulle altistuvien alueiden määrä  
kuitenkin lisääntyy liikenteen kasvaessa. Liiken-  
neympäristön viihtyisyyttä taajamissa paranne-  
taan, mutta taajamahankkeiden sisältöä joudu-  
taan karsimaan liikenneturvallisuutta painottaen.  
Saaristossa lauttaliikenteen kehittäminen ja usei-  
den lyhyiden lossivälien korvaaminen silloilla pa-  
rantaa alueen tieliikenneyhteyksiä, mutta kaikkia  
suunniteltuja lossin korvaavia siltoja ei pystytty  
rakentamaan vuoteen 2015 mennessä.

Uusia teitä ei perustienpidon rahoituksella pys-  
tytä rakentamaan. Myös suurin osa teiden levey-  
teen ja geometriaan kohdistuvista parantamis-  
tarpeista jää toteuttamatta. Alemman tieverkon  
teitä levennetään ja niiden geometriaa paran-  
netaan ainoastaan kuntoperusteella määräyty-  
vien korvausinvestointien yhteydessä. Vähälii-  
kenteisten sorateiden päällystämiseen tiepiiri  
osallistuu pääsääntöisesti vain päällystämisen  
tuoman hoitosäästön mukaisella osuudella.

Suuremmat kehittämishankkeet kohdistuvat pit-  
kälti keskeisille päätieverkon yhteysväleille ja  
satamayhteyksiin. Niiden avulla parannetaan lii-  
kenteen toimivuutta ja kuljetusten luotettavuutta  
vilkkaimmilla pääteillä ja valtakunnallisesti merkit-  
tävillä tavaraliikenteen yhteyksillä liikenteen kas-  
vaessa. Muilla pääteillä ja alemmalla tieverkolla  
liikenteen olosuhteet säilyvät pääosin entisellä  
tasolla. Sujuvuustoimenpiteitä tehdään vain on-  
gelmallisimmissa ruuhkaliittymissä. Turun ja Porin  
kaupunkiseuduilla henkilöautoliikenteen sujuvuus  
heikkenee hieman liikenteen kasvaessa, mutta  
valtakunnallisten läpikulku- ja tavaraliikenteen  
yhteyksien toimivuus turvataan myös siellä.

## Alkusanat

Turun tiepiirin tienpidon suunnitelma vuosille 2001–2015, Tienpidon toimintalinja 2015, on pitkän tähtäyksen strateginen suunnitelma, jossa esitetään tienpidon keskeiset linjaukset ja painotukset seuraaville 15 vuodelle. Laadittu PTS-suunnitelma palvelee ensisijaisesti tiepiirin omaa toimintaa, mutta se on tarkoitettu myös tiepiirin yhteistyökumppaneille tiedoksi ja niiden omassa työssä tarpeen mukaan huomioon otettavaksi.

Suunnitelman lähtökohtia – yhteiskunnan ja asiakkaiden tarpeita, odotettavissa olevia kehityssuuntia, tiestön ja liikenteen nykytilaa sekä rahoitusresursseja – on kuvattu lukua 2 laajemmin erillisessä lähtökohtaraportissa. Luvun 4 tarvetarkastelut ja eri tuoteryhmien rahoitustarpeet sekä luvun 5 tuoteryhmittäiset linjaukset on esitetty tarkemmin erillisessä muistiossa.

Suunnitelman laatimista on ohjannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet Turun tiepiirin, Tiehallinnon keskushallinnon sekä Varsinais-Suomen liiton ja Satakuntaliiton edustajat:

Toivo Javanainen	Turun tiepiiri
Raimo Järvinen	Turun tiepiiri
Antti Kärki	Turun tiepiiri
Matti Vehviläinen	Turun tiepiiri
Reijo Hörkkö	Turun tiepiiri
Tero Ahokas	Turun tiepiiri
Mervi Karhula	Tiehallinto
Rikumatti Levomäki	Varsinais-Suomen liitto (30.9.2001 saakka)
Juhani Harittu	Varsinais-Suomen liitto (1.10.2001 alkaen)
Jukka Tuominen	Satakuntaliitto

Ohjausryhmän sihteerinä on toiminut Sakari Somerpalo Linea Konsultit Oy:stä.

Suunnitelman keskeiset lähtökohdat, tavoitteet ja linjaukset on hyväksytty työn aikana neljä kertaa kokoontuneessa tiepiirin, maakuntaliittojen ja Lounais-Suomen ympäristökeskuksen johtajista koostuvassa neuvottelukunnassa:

Pekka Jokela	Turun tiepiiri
Juho Savo	Varsinais-Suomen liitto
Pekka Turunen	Satakuntaliitto
Esko E. Rannikko	Lounais-Suomen ympäristökeskus

Neuvottelukunnan esittelijänä on toiminut Toivo Javanainen ja sihteerinä Antti Kärki.

Työn aikana järjestettiin yhteistyötahoille ja sidosryhmille työseminaareja nykyhetken tarpeiden ja tulevan kehityksen selvittämiseksi sekä kaksi laajaa seminaaritilaisuutta, joissa esiteltiin työn tekemisen lähtökohtia, tavoitteita, linjauksia ja suunnitelman sisältöä. Suunnitelmaluonnoksesta pyydettiin kuntien ja muiden sidosryhmien lausunnot, joiden perusteella tavoitelinjaan tehtiin neuvottelukunnan hyväksymät muutokset.

*Turussa 1.8.2002  
Matti Vehviläinen  
tiejohtaja*



# Sisällys

<b>Tiivistelmä</b>	<b>5</b>
<b>Alkusanat</b>	<b>7</b>
<b>1 Johdanto – suunnitelman tausta, laatiminen ja jatkotoimenpiteet</b>	<b>9</b>
<b>2 Toimintaympäristön muutokset ja haasteet</b>	<b>10</b>
2.1 Väestö ja aluerakenne	10
2.2 Elinkeinoelämä ja kansainvälistyminen	12
2.3 Tieverkon tila	13
2.4 Liikenteen määrä ja kehitys	16
2.5 Liikenneturvallisuus	18
2.6 Tienkäyttäjien odotukset	19
2.7 Rahoituksen kehitys	21
<b>3 Tienpidon tavoitteet</b>	<b>23</b>
<b>4 Tienpidon rahoitustarve</b>	<b>25</b>
<b>5 Toimintalinja 2001-2015</b>	<b>28</b>
5.1 Lähtökohdat	28
5.2 Tienpidon rahoituskehys ja rahoituksen jakautuminen	32
5.3 Teiden hoito ja päivittäinen liikennöitävyys	35
5.4 Teiden ja siltojen kunto, ylläpito ja korvausinvestoinnit	39
5.5 Liikenteen hallinta	41
5.6 Laajennus- ja uusinvestoinnit	43
<b>6 Toimintalinjan vaikutukset</b>	<b>52</b>
6.1 Tavoitteiden toteutuminen	52
6.2 Liikkumisolosuhteet vuonna 2015	59
<b>7 Jos lähtökohdat muuttuvat</b>	<b>67</b>

**Liite: Kehittämishankkeina tarkastellut suuret tiehankkeet**

# 1 Johdanto – suunnitelman tausta, laatiminen ja jatkotoimenpiteet

Tiehallinto julkaisi keväällä 2000 valtakunnallisen pitkän aikavälin suunnitelman "Tienpidon linjaukset 2015". Siinä on tarkasteltu koko maan puitteissa tienpitoon vaikuttavia yhteiskunnan muutoksia ja tienpidon tavoitteita ja määritetty tienpidon toimintalinjat valtakunnallisella tarkkuustasolla. Liikenne- ja viestintäministeriö tarkisti syksyllä 2000 liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat tavoitteet ja toimintalinjat "Kohti älykästä ja kestävää liikennettä" -julkaisun muodossa. Näiden valtakunnallisten suunnitelmien pohjalta, alueelliset tarpeet ja erityispiirteet huomioon ottaen, kukin tiepiiri valmistelee alueellisen PTS-suunnitelman, jossa esitetään tienpidon keskeiset linjaukset ja painotukset seuraaville 15 vuodelle.

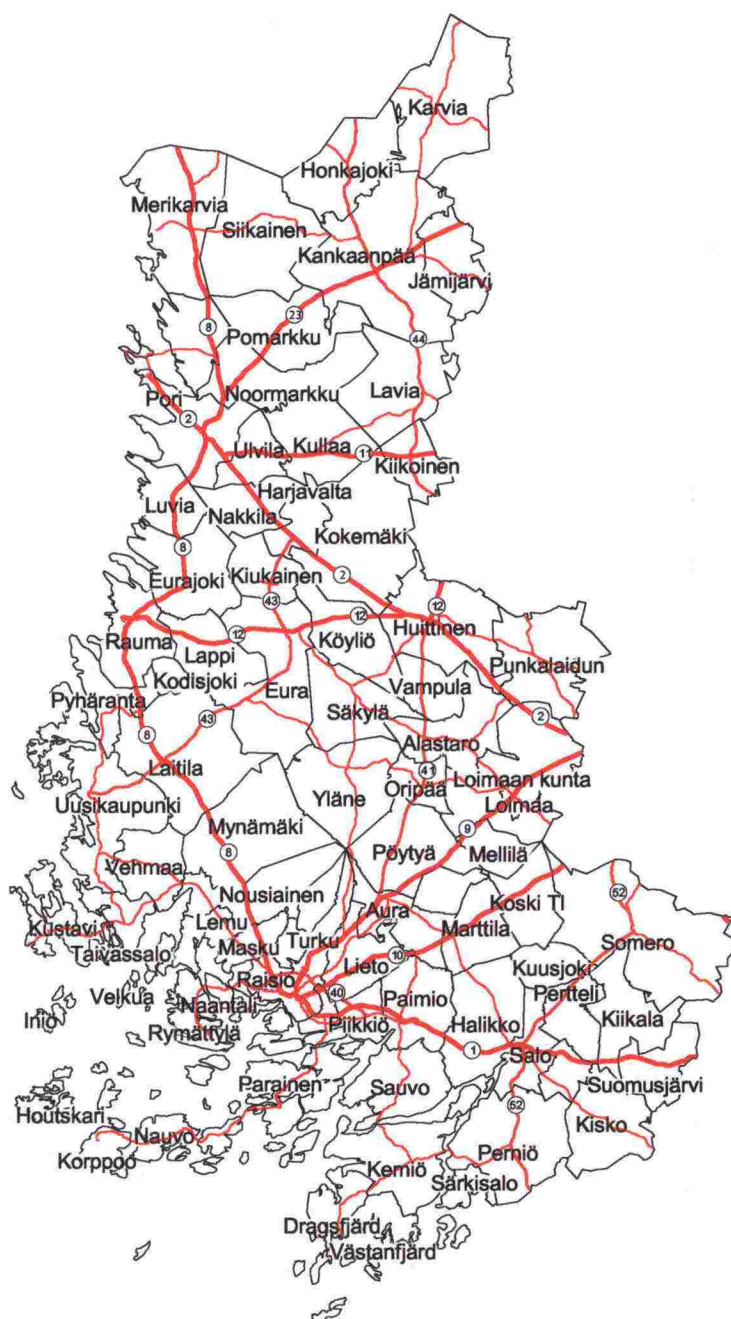
Turun tiepiirin PTS-suunnitelman laatiminen alkoi keväällä 2000 nykytilanteen selvityksillä sekä yhteistyötahojen ja sidosryhmien nykyhetken tarpeita ja tulevaisuuden näkemyksiä kartoitettavilla työseminaareilla. Työn aikana järjestettiin kaksi laajaa seminaarilaisuutta, joissa esiteltiin työn tekemisen lähtökohtia, tavoitteita, linjauksia ja suunnitelman sisältöä. Kuntien osalta seminaareihin kutsuttiin edustajat kustakin Varsinais-

Suomen ja Satakunnan seutukunnasta. Keväällä 2002 suunnitelmaluonnoksesta pyydettiin kuntien ja muiden sidosryhmien lausunnot, joiden perusteella suunnitelman linjauksia osin tarkistettiin.

Suunnitelman sisältöä ja linjausten valmistelua on ohjannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet tiepiirin edustajien lisäksi Tiehallinnon keskuksellisen sekä Varsinais-Suomen liiton ja Satakuntaliiton edustajat. Suunnitelman keskeiset lähtökohdat, tavoitteet ja linjaukset on hyväksytty tiepiirin, maakuntaliittojen ja Lounais-Suomen ympäristökeskuksen johdosta koostuvassa neuvottelukunnassa.

Valmis suunnitelma toimii tienpidon ohjausvälineenä, jonka linjaukset otetaan huomioon vuosittain laadittavassa Turun tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmassa (TTS). TTS-suunnittelun yhteydessä käydään läpi PTS-suunnitelman ajantasaisuus mm. käytettävissä olevan rahoituksen osalta ja todetaan suunnitelman mukaisten toimenpiteiden toteutuminen ja tehdään tarvittavat tarkistukset. Kokonaisuudessaan PTS-suunnitelma päivitetään noin viiden vuoden välein.





Kuva 1. Turun tiepiirin alueen kunnat ja päätieverkko.

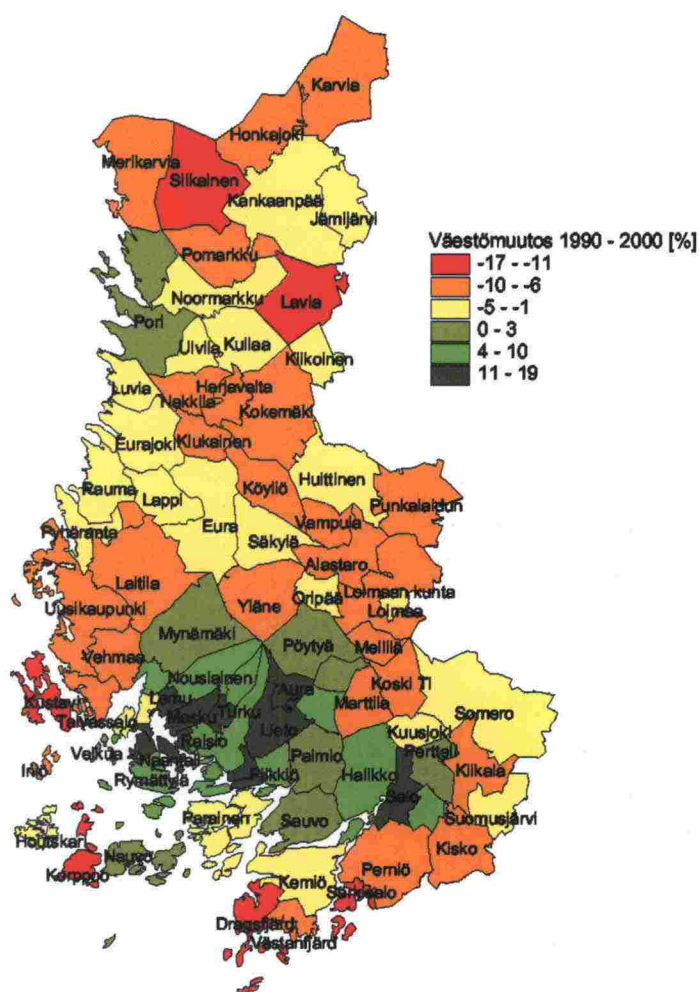
## 2 Toimintaympäristön muutokset ja haasteet

### 2.1 Väestö ja aluerakenne

Turun tiepiirin alue koostuu Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakunnista. Vuonna 2000 tiepiirin alueella asui n. 685 000 henkilöä, joista 445 000 Varsinais-Suomessa ja 240 000 Satakunnassa. Kuntia tiepiirin alueella on 84.

Varsinais-Suomen asutus on keskittynyt Turun seutukuntaan, jossa asuu lähes 80 % koko maakunnan asukkaista. Maakuntakeskuksessa Turussa on 173 000 asukasta. Seutukuntakeskuksesta suurin on viime vuosina nopeasti kasvanut

Kuva 2. Prosentuaalinen väestömuutos vuosina 1990–2000.



Salossa, jossa yhdessä siihen kiinni kasvaneen Hailikon kanssa on noin 33 000 asukasta. Satakunnan suurimmat asutuskeskittymät sijaitsevat rannikolla ja Kokemäenjokilaaksossa, kun taas sisämaan maaseutu erityisesti maakunnan pohjoisosassa on harvaan asuttua aluetta. Maakuntakeskus on Pori, jossa asuu 76 000 asukasta. Toiseksi suurin kaupunki on Rauma 38 000 asukkaalla.

Turun tiepiirin alueen väestön kokonaismäärä on kasvanut koko 1990-luvun. Väestön kasvu on painottunut piiriin eteläosiin, lähinnä Turun ja Salon seuduille. Varsinais-Suomen pohjoisosa ja Satakunta lähes kokonaisuudessaan ollut vähenevän väestönkehityksen aluetta. Kokonaisuudessaan Varsinais-Suomen maakunnan väestön määrä on kasvanut 1990-luvun alusta 5,2 prosenttia vuoteen 2000 mennessä. Satakunnan maakunnan väestö on puolestaan vähentynyt samana aikana 2,9 prosenttia.

Turun tiepiirin alueen väestön ennustetaan kasvavan aina vuoteen 2020 asti, jonka jälkeen väestön määrän ennustetaan kääntyvän laskuun koko maan väkiluvun tavoin. Varsinais-Suomen väestön ennustetaan kasvavan 2,7 prosenttia vuoteen 2020 mennessä, Satakunnan väestön puolestaan vähenevän 3,4 prosenttia. Ainoastaan Turun ja Salon seutukuntien väestön kehityksen ennustetaan olevan positiivista, muiden seutukuntien negatiivista.

Väestön ikärakenne tulee muuttumaan suurten ikäluokkien vanhentuuessa. Tällä hetkellä yli 65-vuotiaiden osuus väestöstä on Turun tiepiirin alueen maakunnissa noin 17 prosenttia, mutta vuonna 2030 osuuden ennustetaan olevan jo lähes 30 prosenttia. Ikärakenteen muutos on voimakkainta syrjäisillä maaseutualueilla.



## 2.2 Elinkeinoelämä ja kansainvälistyminen

Turun tiepiirin alueen seutukunnat poikkeavat toisistaan elinkeinorakenteeltaan. Palveluelinkeinot ovat suurin työllistäjä kaikissa seutukunnissa. Kuitenkin palveluiden osuus elinkeinoaloista on ainoastaan Turun seutukunnassa (67 %) koko maan keskiarvoa korkeampi. Alkutuotannon osuus on muualla paitsi Turun, Porin ja Rauman seutukunnissa koko maan keskiarvoa suurempi. Koko tiepiirin alue on teollistunutta seutua, sillä jalostuksen osuus on maan keskiarvoa suurempi kaikissa muissa seutukunnissa paitsi Turunmaalla. Satakunnassa jalostuksen osuus työpaikoista on suurempi kuin missään muussa maakunnassa.

Porin ja Rauman seutukunnat samoin kuin Vaka-Suomi ovat tärkeitä perinteisen raskaan teollisuuden keskittymiä. Raskaan teollisuuden työpaikkojen vähentyessä erilaisten sähköteknisten tuotteiden valmistus on merkittävästi vahvistanut asemaansa kehittyvänä tuotannon alana myös näillä seuduilla.

Turun seudun tuotantorakenne on monipuolinen, mutta kasvavana tuotannonalana on nähtävissä erityisesti biotekniikan sovellukset. Salon seutu on puolestaan kasvanut valtakunnalliseksi elektroniikkatuotannon keskuksiksi. Turku–Salo-akselille on kehittymässä voimakas korkean teknologian osaamiskeskittymä.

Satakunnan maatalousseutukunnissa on elintarvikejalostusta, tekstiili- ja nahkateollisuutta sekä puutuotteiden valmistusta. Lounais-Suomen saaristossa on alkutuotannon lisäksi pienteollisuutta sekä kasvavana elinkeinoalana palveluihin luettava matkailuelinkeino.

Kansainvälistymisen ja tuotantorakenteen muutosten myötä tavaroiden kuljettamisen ja ihmisten liikkumisen ennakoidaan lisääntyvän. Kansainvälistyminen tuo myös paineita kehittää Turun tiepiirin alueen liikenneinfrastruktuuria. Hyvät kansainväliset yhteydet Ruotsiin, muualle Skandinaviaan, Baltiaan ja Manner-Euroopan suuntaan sekä yhteydet alueen kautta Venäjälle ovat Länsi-Suomen kilpailukyvyyn keskeisiä edellytyksiä.

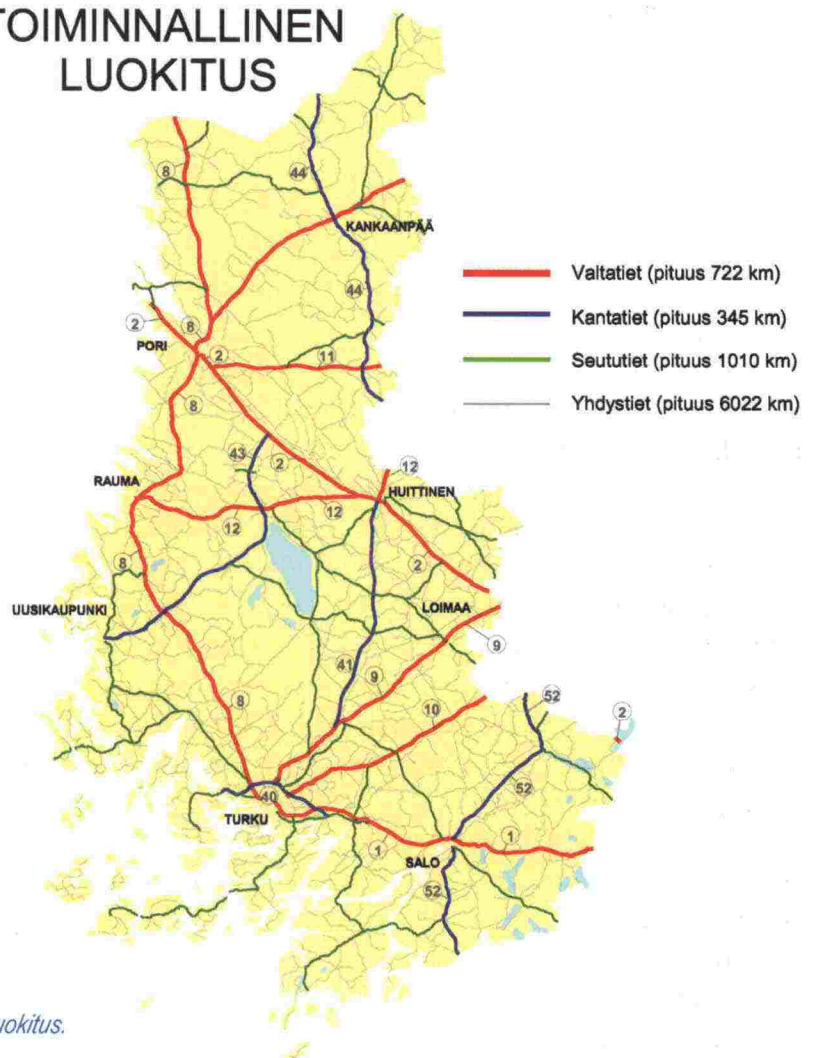
Tanskan ja Ruotsin välisen kiinteän yhteyden toteutuminen merkitsee läntisen Suomen aseman korostumista Keski-Eurooppaan suuntautuvissa yhteyksissä.

Merkittäviä kehittämisen kohteita ovat erityisesti alueen tärkeimmät satamat (Rauma, Pori, Turku, Naantali ja Uusikaupunki) ja niihin johtavat liikenneyhteydet. Länsi-Suomen satamat ovat osa vuonna 1996 EU:n puitteissa määriteltyä yleiseurooppalaista liikenne- ja kuljetusverkkoa, TEN-verkkoa, jonka tavoitteena on yhdistää maa- ja merireitit sekä eri liikennemuodot logistisesti toimiviksi verkoiksi.

Satamien lisäksi Turun tiepiirin alueella TEN-verkkoon kuuluvat Turun ja Porin lentoasemat, valtatie 1 Turusta Helsinkiin ja valtatie 9 Turusta Tampereelle sekä Pori/Rauma–Tampere, Turku–Tampere ja Turku–Helsinki-radat. Suomi on esittänyt EU:lle Turusta Poriin ja edelleen rannikkoa pitkin Ouluun johtavan valtatie 8:n liittämistä TEN-verkkoon.

Ensimmäisiin jo toteuttamisvaiheessa oleviin eurooppalaisiin liikennehankkeisiin kuuluu Pohjolan Kolmio, joka on Suomen, Ruotsin, Norjan ja Tanskan yhteinen hanke. Pohjolan Kolmio on maiden pääkaupungit toisiinsa ja edelleen Suomen kautta Venäjälle ja Tanskan kautta Keski-Eurooppaan yhdistävä liikennekäytävä, joka muodostuu tie- ja rataverkosta, laivayhteyksistä, satamista ja lentokentistä. Suomessa Pohjolan kolmion merkittävin osa on E18-tiestä ja rataverkosta muodostuva Turku–Helsinki–Vaalimaa-liikennekäytävä, jonka läntisin maantie-, rautatie- ja laivaliikenteen nivelkohta on Turun ja Naantalin satamissa.

## TOIMINNALLINEN LUOKITUS



Kuva 3. Turun tiepiirin yleisten teiden toiminnallinen luokitus.

## 2.3 Tieverkon tila

Turun tiepiirissä oli vuoden 2001 alussa 8211 km yleisiä teitä. Tämä on noin 10,5 % koko maan tieverkosta. Tiepiirin teistä oli

- valtateitä 722 km (9 %)
- kantateitä 345 km (4 %)
- seututeitä 1 010 km (12 %)
- yhdysteitä 6 019 km (73 %)
- ramppeja 82 km (1 %)
- lauttateitä 32 km (0,4 %)

Koko verkosta 41 km oli moottoriteitä ja 32 km kaksiajorataisia maanteitä.

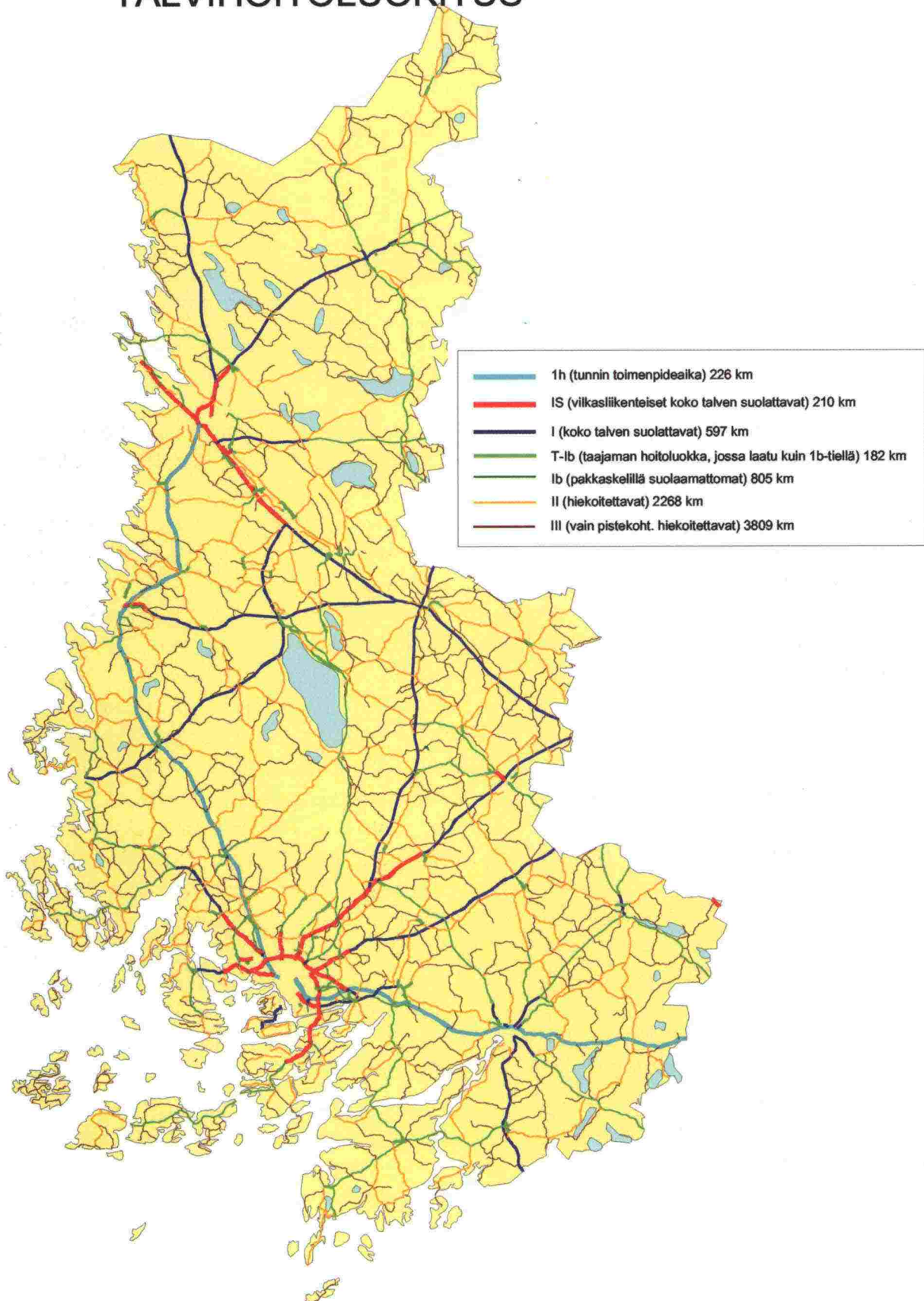
Kevyen liikenteen väyliä tiepiirin yleisten teiden varsilla oli yhteensä 614 km. Suurin osa väylistä sijaitsee yhdysteiden varsilla (yhdysteillä 60 %, seututeillä 16 %, kantateillä 10 % ja valtateillä 14 %).

Tiepiirin teistä on päällystetty 73 %. Lähes kaikki soratiet ovat toiminnalliselta luokaltaan yhdysteitä. Tieverkosta on valaistu yhteensä 1 459 km (noin 18 %). Lähes puolet tiepiirin yleisten teiden liikennesuoritteesta syntyy valaistuilla tieosuuksilla. Koko maassa vastaava luku on 43 %.

Tiepiirin yleiseen tieverkkoon kuului vuoden 2001 alussa yhteensä 1693 siltaa, joista 1150 oli autoliikenteen vesistösiltoja. Painorajoituksia oli



## TALVIHOITOLUOKITUS



Kuva 4. Turun tiepiirin yleisten teiden talvihoitoluokat 1.10.2001.

Taulukko 1. Pääteiden leveyspuutteet Turun tiepiirissä vuoden 2020 ennustetuilla liikennemäärillä.

KVL 2020	Tavoite- leveys/ kaista- määrä	Puutospituus tavoitelev. verrattuna (km)	Kipuraja	Puutospituus kipurajaan verrattuna (km)
<2000	8,0 m	34	7,0 m	10
2000-5000	9,0 m	127	8,0 m	65
5000-10000	10,5 m	248	9,5 m	111
10000-15000	2 tai 4	131	10,5 m	55
>15000	4 kaistaa	56	4 kaistaa	56

18 sillalla, joista noin kymmenen aiheuttaa selvää kiertohaittaa. Kaikki painorajoitetut sillat sijaitsevat yhdystieverkolla. Rautatietasoristeyksiä Turun tiepiirin yleisillä teillä oli vuoden 2001 alussa yhteensä 57, joista 51 oli varustettu turvalaittein.

Linja-autopysäkkejä tiepiirin yleisillä teillä on 6000–7000 kappaletta, joista 1000–1500 on katoksellisia. Alueen väestöpohja on luonut edellytyksiä melko kattavalle linja-autoliikenteelle. Vakiovuoroliikennettä on eniten suurissa kaupungeissa ja niiden naapurikunnissa. Kaupunkimaisista paikallisliikennettä on Turun ja Porin kaupunkiseuduilla, Raumalla, Salossa ja Huittisissa. Pika- vuoroliikenne on vilkkainta valtateillä 1, 2 ja 12.

Ohjeellisen, liikennemäärän perusteella määntyvän leveystavoitteen (kipurajan) perusteella tiepiirin valta- ja kantateistä 185 km edellyttäisi leventämistä nykyliikennemäärillä ja 295 km vuoden 2020 ennustetuilla liikennemäärillä.

Tiepiirin päällystettyjen teiden rakenteellinen kunto ja erityisesti raskaan liikenteen kannalta tärkeä kantavuus on hieman parantunut viime vuosina ja on nyt kohtuullinen. Muun maan tavoin tiepiirin päällystettyjen teiden pintakunto on kuitenkin vähitellen huonontunut. Vuonna 2001 tiepiirin alueella oli 830 km laatutavoitteen alittavia tiejaksoja.

Tiepiirin soratieverkosta noin kahdella prosentilla on rakenteellisia kantavuuspuutteita. Painorajoituksen alaisia sorateita on vuosina 1999–2000 ollut noin 25 km. Painorajoitukset ja runko-

Taulukko 2. Tiepiirin teiden jakautuminen talvihoitoluokkiin.

Toiminnallinen luokka	Talvihoitoluokka (1.10.01)						
	1h	IS	I	T-Ib	Ib	II	III
Valtatiet	226	115	344	-	38	-	-
Kantatiet	-	29	191	6	106	13	-
Seututiet	-	46	43	31	499	383	10
Yhdystiet	-	21	20	146	163	1873	3800
Yhteensä	226	211	598	183	805	2268	3810

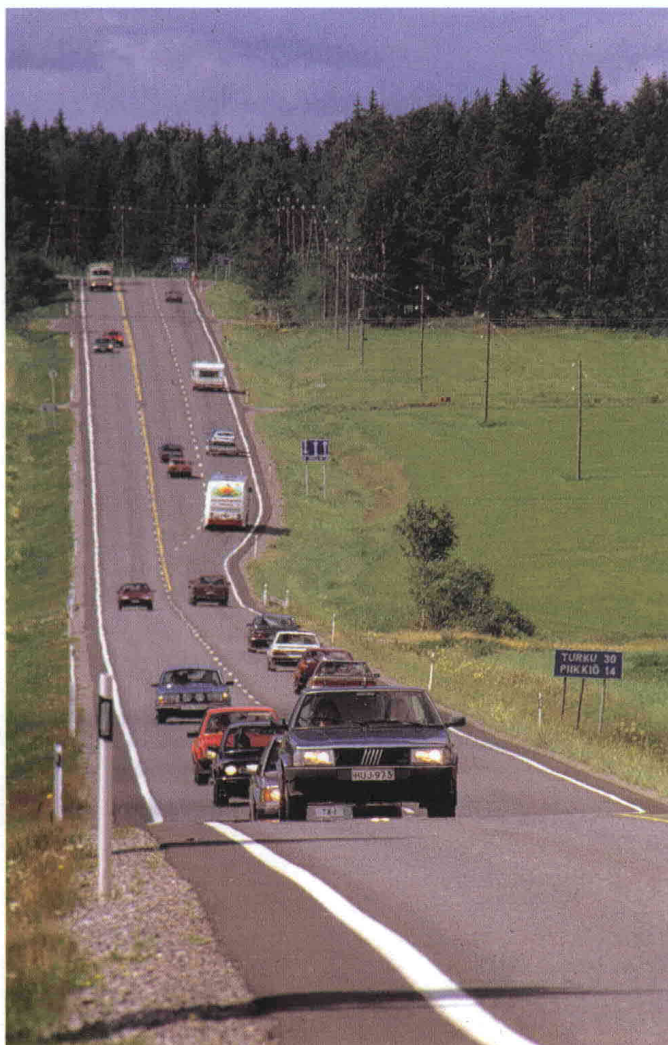
kelirikko ovat alemman soratieverkon ongelma. Muuhun maahan verrattuna painorajoituksia ja kelirikkoo on Turun piirissä melko vähän.

Kevyen liikenteen väylien määrän kasvaessa ja väylien ikääntyessä myös niiden uudelleenpäällystys- ja peruskorjaustarve kasvaa. Kevyen liikenteen väylien päällysteiden kunnon ylläpitämiseksi niiden päällystysmääriä joudutaankin nostamaan.

Talvihoitoa varten yleiset tiet jaetaan kuuteen hoitoluokkaan. Lisäksi vt 1 ja vt 8 Turun ja Porin välillä kuuluvat tehostetun talvihoidon piiriin (tunnin toimenpideaika).

Tiehallinto hoitaa Turun tiepiirin alueella lautta- liikennettä 21 yhteysvälillä, joista 17:llä liikennöi lossi ja neljällä vapaasti kulkeva lautta-alus. Lautta-aluksilla sekä pisimmillä ja peräkkäisillä lossi- väleillä on aikataulutettu liikenne. Kantavuuden mukaan jaoteltuna 44 tonnin losseja on kolme- toista, 70 tonnin losseja kolme ja 130 tonnin losseja yksi. Lautta-alukset ovat kantavuudeltaan 130–200 tonnia.





## 2.4 Liikenteen määrä ja kehitys

Turun tiepiirin yleisten teiden liikennesuorite oli 3 766 miljoonaa ajoneuvokilometriä vuonna 1999. Se on 12,5 prosenttia koko maan yleisten teiden liikennesuoritteesta. 43 prosenttia tiepiirin liikennesuoritteesta ajettiin valtateillä. Raskaan liikenteen osuus yleisten teiden liikennemäärästä on keskimäärin 11 prosenttia. Eniten raskasta liikennettä on kaupunkiseuduilla ja valtatiellä 1.

Kasvukeskuksiin suuntautuvan muuttoliikkeen seurauksena myös liikenteessä tapahtuu muutoksia. Taajamien välisillä ja niihin suuntautuvilla teillä liikenne tulee voimakkaasti kasvamaan, kun

taas syrjäisemmillä teillä liikenteen kasvu on vähäisempää ja joillakin tieosuuksilla liikenne tulee jopa vähenemään. Voimakkainta liikenteen kasvun ennustetaan olevan kasvavilla kaupunkiseuduilla ja kasvukeskusten välisillä tieosuuksilla. Siten tarve ja samalla edellytykset hillitä liikenteen kasvua kevyen ja joukkoliikenteen olosuhteita kehittämällä ovat parhaimmat kasvavilla kaupunkiseuduilla ja niiden välisillä tieosuuksilla.

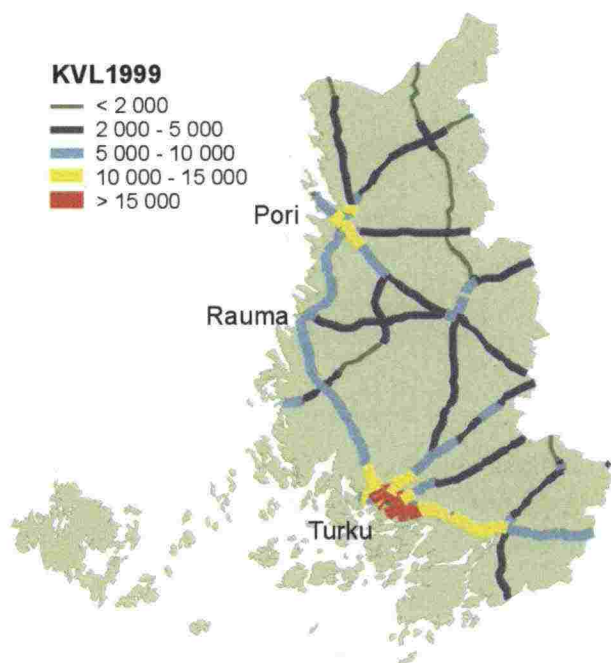
Tiehallinnon laatiman ennusteen mukaan tiepiirin yleisten teiden liikenteen keskimääräinen kasvu on aluksi reilun kahden prosentin vuosivauhtia, mutta pienenee 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä 1,3 prosenttiin ja vuoden 2010 jälkeen alle prosenttiin. Vuoden 2020 jälkeen kasvua on enää 0,4 prosenttia vuodessa.

Ennusteen mukaan Turun tiepiirin vilkkaiden yli 10 000 ajoneuvon vuorokausiliikenteen päätieosuuksien (valta- ja kantatiet) määrä kasvaa vuoteen 2020 mennessä noin 220 kilometriin. Vuonna 1999 vilkkaita päätieosuuksia oli noin 140 km.

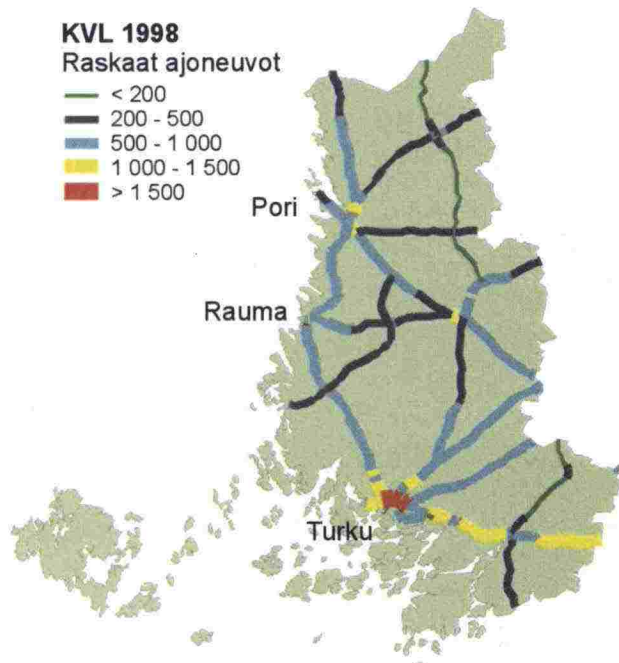
Teiden liikennöitävyyttä voidaan mitata HCM-menetelmän mukaisilla ajo-olosuhteita kuvaavilla palvelutasoluokilla. Turun tiepiirin pääteistä oli vuonna 1998 vain 1 kilometri ruuhkautunutta ja 333 kilometriä jonoutunutta. Vuonna 2020 pääteistä 37 km ennustetaan olevan ruuhkautunutta ja 548 km jonoutunutta. Ruuhkautumisesta aiheutuvia ongelmia on Turun, Porin ja Rauman kaupunkiseuduilla sekä niiden ulkopuolella nykyisellä valtatiellä 1.

*Taulukko 3. Tieliikenteen kasvukertoimet 1997–2020 tieluokittain.*

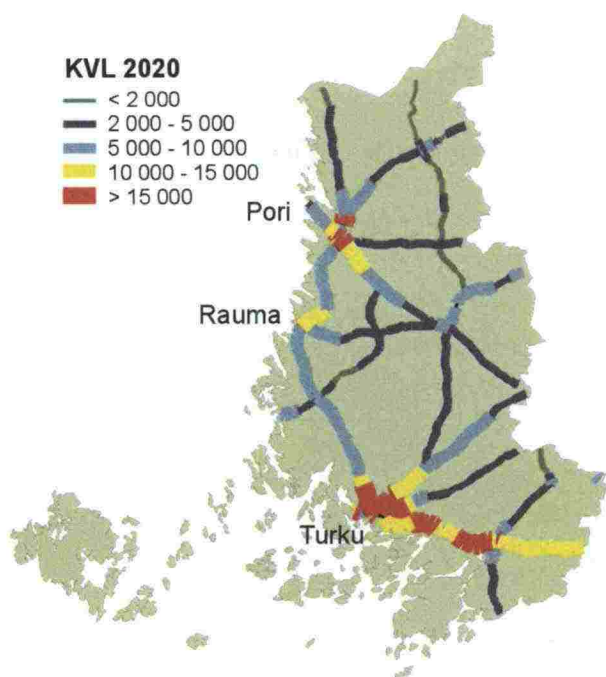
	Satakunta	Varsinais-Suomi	Koko maa
Valtatiet	1,37	1,51	1,47
Kantatiet	1,35	1,49	1,47
Seututiet	1,28	1,42	1,38
Yhdystiet	1,03	1,14	1,08
Yhteensä	1,26	1,39	1,32



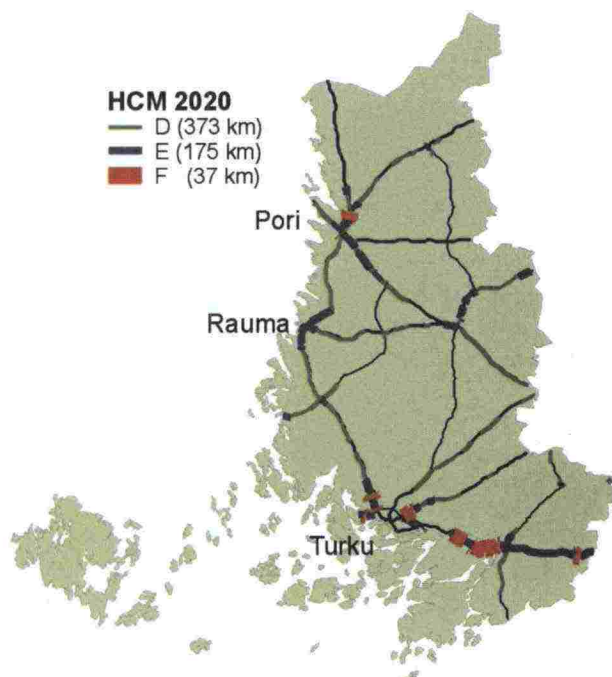
Kuva 5. Turun tiepiirin pääteiden keskimääräinen vuorokausiliikenne vuonna 1999.



Kuva 6. Turun tiepiirin pääteiden raskaan liikenteen keskimääräinen vuorokausiliikenne vuonna 1998.



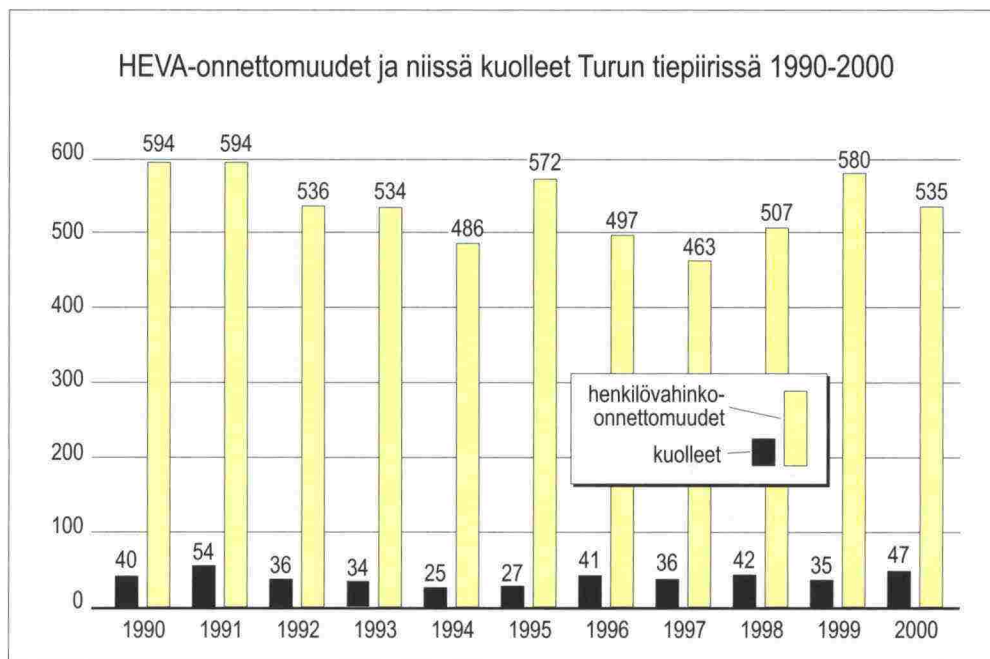
Kuva 7. Turun tiepiirin pääteiden ennustettu keskimääräinen vuorokausiliikenne vuonna 2020.



Kuva 8. Turun tiepiirin pääteiden sujuvuusongelmakohdat vuonna 2020 HCM:n palvelutasoluokituksen mukaan.



Kuva 9. Henkilövahinko-onnettomuuksien lukumäärä ja onnettomuuksissa kuolleet Turun tiepiirin yleisillä teillä vuosina 1990–2000 (huom. Turun tiepiirin yleisten teiden pituus väheni noin 499 kilometrillä vuoden 1998 alusta, jolloin osa Vammalan seutua siirtyi Hämeen tiepiiriin).

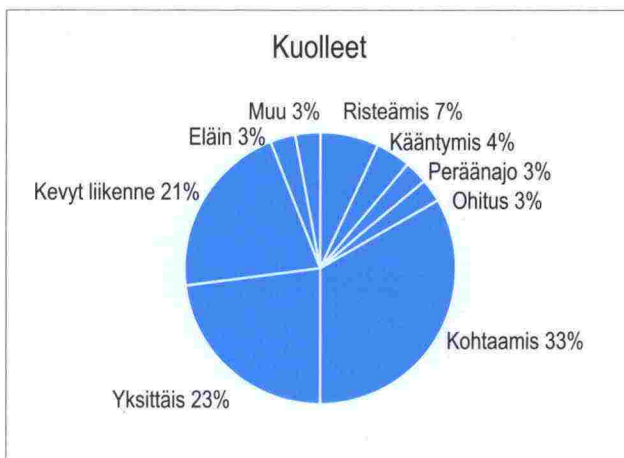
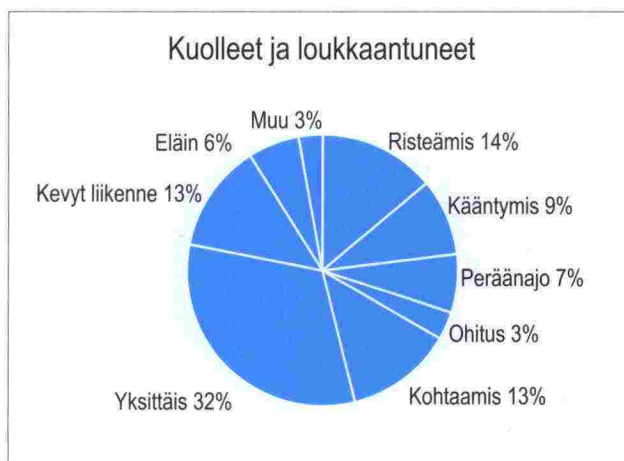


## 2.5 Liikenneturvallisuus

Turun tiepiirin yleisillä teillä on viime vuosina tapahtunut keskimäärin 40 kuolemaan johtanutta onnettomuutta vuodessa. Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia on tapahtunut vuosittain keskimäärin 550, joista valta- ja kantateillä tapahtui noin 45 prosenttia ja alemmalla tieverkolla noin 55 prosenttia.

Turun tiepiirin alueella onnettomuusriski on noin 30 prosenttia maan keskiarvoa suurempi. Tiepiirin alueella tapahtui vuosina 1997–99 noin 17 prosenttia koko maan yleisten teiden henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista, kun tiepiirin osuus koko maan yleisten teiden pituudesta oli 10,4 % ja liikennesuoritteesta 12,5 %. Tiepiirissä tapahtuu muuta maata enemmän pääteiden liittymäonnettomuuksia, alemman tieverkon kohtaus- ja yksittäisonnettomuuksia sekä mopo-onnettomuuksia.

Tiepiirin kuolemaan johtaneista onnettomuuksista suurimman ryhmän muodostavat kohtausonnettomuudet. Kaikista henkilövahinkoonnettomuuksista suurimmiksi ryhmiksi nousevat yksittäisonnettomuudet sekä erityyppiset liittymäonnettomuudet. Taajamien henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista kevyen liikenteen onnettomuuksien osuus on suurin.



Kuva 10. Eri onnettomuusluokkien osuudet Turun tiepiirin yleisten teiden onnettomuuksissa kuolleista sekä henkilövahingoista (kuolleet ja loukkaantuneet) vuosina 1996–99.

## 2.6 Tienkäyttäjien odotukset

### Asiakaspalaute

Tiehallinnon palvelutasotutkimusten mukaan **henkilöautojen** kuljettajien mielestä tärkeimpiä pääteiden kehittämiskohteita ovat jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden omien väylien rakentaminen, tien päällysteen urautuneisuuden ja kuoppien poistaminen, talvihoito sekä pientareiden leventäminen. Sorateilla ongelmia aiheuttavat teiden pintavauriot, kelirikot sekä teiden lumisuus ja sohjoisuus.

**Tavaraliikenteen** kokemissa ongelmissa korostuvat yksittäiset tie- ja liikennejärjestelyt, tiestön hoito ja liukkaus vaikeilla talvikeleillä niin pääteillä kuin alemmalla tieverkolla sekä puutteelliset kuorma- ja purkauspikat ja liittymien ahtaus taajamissa.

**Kevyen liikenteen** käyttäjät ovat tyytymättömiä väylien auraukseen ja liukkauden torjuntaan talvisin. Kesäisin ongelmia aiheuttavat kevyen liikenteen väylien päällysteiden epätasaisuudet. Myöskään tietyömaiden liikennejärjestelyissä ei kevyen liikenteen käyttäjiä ole otettu tarpeeksi huomioon.

Talviaikana tiehallinnon tärkeimpinä tehtävinä pidetään pääteiden aurausta ja liukkauden estoa, polanteiden tasausta sekä jalankulku- ja pyöriteiden hoitoa.

Pääteiden auraus sekä liukkauden esto saavat yksityisautoilijoilta hyvät arvostukset. Alemman tieverkon talvihoitoon, erityisesti suolaukseen, samoin kuin jalankulku- ja pyöriteiden talvihoitoon ollaan selvästi vähemmän tyytyväisiä. Selvimmin tyytymättömiä alemman tieverkon talvihoitoon ovat ammattiautoilijat, joiden tyytymättömyys kohdistuu erityisesti liukkauden estoon. Turun tiepiirissä talvihoitoon ollaan hieman keskimääräistä tyytyväisempiä.

Kesäaikana tiehallinnon tärkeimpinä tehtävinä pidetään pääteiden kunnosta ja liikenneturvallisuudesta huolehtimista. Myös liikenteen suju-

vuudesta vastaamista ja jalankulku- ja pyöriteiden kunnan hoitamista pidetään selvästi keskimääräistä tärkeämpänä. Turun tiepiirissä myös liikenteen mahdollisista häiriöistä tiedottamista pidetään selvästi keskimääräistä tärkeämpänä.

Liikenteen sujuvuutta pidetään hyvänä. Yksityisautoilijat näkevät myös teiden kunnan varsin hyvänä ja päällysteiden kunnan erittäin hyvänä, ammattiautoilijat ovat selvästi tyytymättömämpiä molempiin asioihin. Eniten kritiikkiä saa osakseen haja-asutusalueiden linja-autopysäkkien varustelu. Turun tiepiirissä ollaan selvästi keskimääräistä tyytyväisempiä kiertoliittymien toimivuuteen, nopeusrajoitusten onnistumiseen tietyömailla ja sorateiden kuntoon kesällä, keskimääräistä vähemmän tyytyväisiä nopeusrajoitusten onnistuneisuuteen yleensä.

Lauttaliikenteessä suurin kehittämistarve liittyy aikataulu- ja reittitiedottamiseen. Lisäksi enemistö matkustajista pitää aina tarvittaessa tapahtuvaa liikennöintiä aikataulutettua liikennettä parempana. Tosin tietyissä paikoissa ollaan nimenomaan tyytyväisiä liikennöintiin aikataulujen mukaan. Myös yöliikenteen vähyys koetaan ongelmalliseksi. Lossien kantavuuteen kohdistuu parantamistarpeita; kantavuusrajoitukset aiheuttavat ongelmia perustuotannon raskaille kuljetuksille.

### Satamat, lentoasemat ja raideliikenne

Tieverkon osalta satamille on tärkeää sujuvat yhteydet pääkuljetussuuntiin, hyvät kytkennät valtakunnallisiin ja yleiseurooppalaisiin liikenneverkkoihin sekä satama-alueen lähiyhteyksien toimivuus. Pääkuljetussuuntien tieverkolta odotetaan hyvää liikenteellistä palvelutasoa, korkeaa hoidon ja kunnossapidon tasoa sekä hyvää opastusta. Lähiyhteyksien kehittämishankkeet nähdään satamissa erittäin tärkeinä, suurimmissa



kaupungeissa matka-ajan kannalta ja kaikissa satamissa paikallisten ympäristöhaittojen vähentämiseksi ja raskaan liikenteen erityisvaatimusten huomioon ottamiseksi. Satamien tavoitteena on satamayhteyksien muuttaminen yleisiksi teiksi satamaan saakka.

Myös lentoasemien odotuksissa korostuvat sujuvat tieliikenneyhteydet, hyvä opastus ja asemien ympäristöjen toimivat liikennejärjestelyt. Tiestön kehittämistarpeet liittyvät lähinnä lentoasemien ja niiden ympäristöön sijoittuvan yritystoiminnan mahdollisiin tulevaisuuden laajentumistarpeisiin.

Raideliikenteen osalta suurimpana huolena ovat tasoylikäytävät, joita Varsinais-Suomessa ja Satakunnassa on jäljellä toista sataa yksityistiet mukaan lukien. Tasoylikäytävien onnettomuusriski kasvaa ratojen sähköistyksen myötä, koska junien nopeudet kasvavat ja ääni hiljenee ja lisäksi sähkölinjat aiheuttavat vaaratilanteita. Tasoylikäytävät ovat myös raideliikenteen kehittämisen este, koska ne rajaavat junien nopeutta.

## Tavaraliikenne

Raskaan liikenteen etujärjestöjen mukaan ympäristö- ja kansantaloudellisiin vaikutuksiin pitäisi tienpidossa kiinnittää enemmän huomiota. Sujuva liikenne on paras ympäristöhaittojen ja toiminnan tehokkuuden kannalta. Teiden suunnittelussa tulisi välttää polttoaineenkulutusta ja päästöjä lisääviä mäkiiä, päällysteen tulisi olla tasainen ja taajamissa tulisi pyrkiä yksittäisten hidasteiden asemesta tasaiseen hitaaseen liikenteeseen. Meluhaittojen torjuntaan toivotaan lisähuomiota mm. suojauksin ja reittiopastuksin. Liittymäkaistoja, väistötiloja ja ohituskaistoja tulisi olla samalla tiellä säännöllisesti. Kiertoliittymät koetaan hyviksi, mutta ensisijaisena ratkaisuna raskaan liikenteen reiteille toivotaan eritasoliittymiä.

Raskaiden ajoneuvojen koon kasvusta johtuvaa ramppien ja liittymien leventämistarvetta on jonkin verran lähinnä seututiellä. Ajoneuvojen korkeutta on paineita kasvattaa 4,2 metriin. Samoin on suuntaus kuormatilan kasvattamiseksi pienen-

tää maavaraa ja rengaskokoa, jolloin ajoneuvo on herkempi tien epätasaisuuksille ja kääntyy raskeammin.

Sisääntuloväylille toivotaan selkeää, jatkuvaa opastusta satamiin, maaliikennekeskuksiin ja tärkeille teollisuusalueille. Tienvarsien nopeusnäyttöjä ym. muuttuvia opasteita pidetään hyvinä. Jatkossa telematiikan painopistealueena nähdään suoraan ajoneuvoihin saatava informaatio. Vaarallisten aineiden ja erikoiskuljetusten reiteistä sekä matalista ja painorajoitetuista silloista tulisi tiedottaa paremmin kuljetusliikkeitä. Informaation jakelukanavien tunnettavuuteen tulisi kiinnittää selvästi nykyistä enemmän huomiota.

Koko elinkeinoelämän odotuksissa korostuu talvihoidon riittävä taso. Suuri osa tavarankuljetuksista tapahtuu yöllä ja viikonloppuisin. Yökuljetukset tulevat edelleen lisääntymään, myös kaupan jakeluliikenteessä. Tavaralajista riippumatta suuri osa kuljetuksista on aikataulutettua. Siksi kuljetusten odotetaan sujuvan täsmällisesti ja turvallisesti ympäri vuoden kaikkina vuorokaudenaikoina.

Maa- ja metsätalouden kuljetuksissa korostuu alemman tieverkon kunto ja hoidon taso. Puutavarakuljetuksia varten kaivataan myös teiden varsille sijoittuvia siirtokuorma-alueita.

## Joukkoliikenne

Joukkoliikennejärjestelmä on kokonaisuus, johon kuuluvat eri joukkoliikennemuotojen liikennetarjonta ja kalusto sekä niiden käyttämät liikenneverkot, pysäkit ja terminaalit liikennejärjestelyineen. Tiehallinnon tärkeimmiksi vastuualueiksi joukkoliikennejärjestelmän kehittämisessä nousevat linja-autoliikenteen sujuvuus kaupunkiseutujen yleisillä teillä, terminaaliyhteyksien toimivuus, yleisten teiden linja-autopysäkkien laatu-taso sekä pysäkkien ja joukkoliikenteen käyttämien teiden talvihoito.

Yleisten teiden pysäkkivarustelu – katos, istuin, aikataulut jne. – koetaan yleisesti riittämättömäksi ja taso huonoksi. Pysäkkejä tulisi parantaa samal-

le tasolle kuin muukin järjestelmä. Ongelmana koetaan myös polkupyörien pysäköintimahdollisuuksien puuttuminen. Puutteita on myös pysäkkien saatto- ja liityntäyhteyksissä sekä haja-asutusalueen pysäkkien kevyen liikenteen yhteyksissä.

Hoitoon liittyvissä asioissa ongelmaksi koetaan erityisesti talvihoidon taso linja-autoliikenteen ja koululaiskuljetusten käyttämällä haja-asutusalueen alemmalla tieverkolla. Koululaisvuorot ajavat usein huonosti talvihoidetulla tienpinnalla, koska kellonajat eivät sovi kunnossapitoon. Teiden talvihoito korostuu myös linja-autojen rahtiliikenteessä, koska tavarankuljetusketju on aikataulutettu ja edellyttää autojen pysymistä aikataulussa. Myös pysäkkien talvihoitoon ollaan yleisesti tyytymättömiä.

Liikennetietoja poikkeustilanteista toivotaan saatavan kattavammin sekä asemille että liikennöitsijöille. Kaupunkibussien pituuksien kasvu luo tarpeita myös joidenkin taajamaliittymien parantamiselle.

## 2.7 Rahoituksen kehitys

Yleisten teiden tienpito rahoitetaan pääasiassa kahdella tavalla, minkä perusteella puhutaan perustienpidosta ja kehittämishankkeista. Kehittämishankkeilla tarkoitetaan valtion talousarviossa erikseen nimettyjä investointihankkeita, joiden rahoituksesta päätetään hankekohtaisesti. Siten kehittämishankkeiden toteuttamisesta päätetään viime kädessä eduskunnassa. Perustienpidon rahoituksella puolestaan tarkoitetaan Tiehallinnolle vuosittain osoitettavaa rahoitusta, jonka käytöstä päätetään tarkemmin Tiehallinnossa ja tiepiireissä. Perustienpidon rahoituksen kautta rahoitetaan teiden päivittäinen hoito, ylläpito ja peruskorjaukset, pienehköt liikenneoloja ja tieympäristöä parantavat investoinnit sekä hallintomenot.

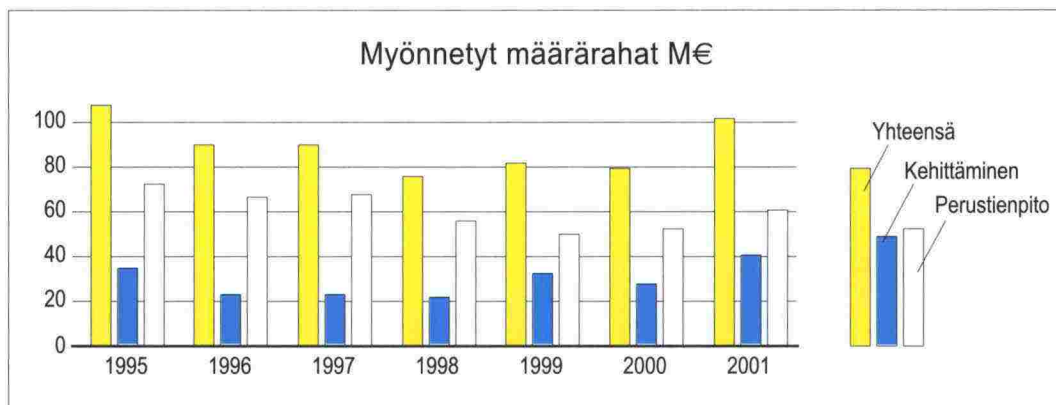
Suurin osa perustienpidon rahoituksesta jaetaan sovittujen, mm. liikennesuoritteeseen perustuvien periaatteiden mukaan edelleen tiepiirien käyttöön. Joitakin perustienpidon investointeja rahoitetaan kuitenkin koko maan tasolla suoraan keskushallinnon toimesta. Viime vuosina keskitetysti rahoitettuja investointiohjelmia ovat olleet mm. losseja korvaavien siltojen rakentaminen ja ns. eritasoliittymäohjelma. Lähivuosina silloitusohjelma jatkuu ja sen lisäksi koko maan tasolla kiireellisimpiä pohjavesisuojuuksia rahoitetaan keskitetysti. Myös lauttaliikenteen hoito rahoitetaan keskitetysti perustienpidon rahoilla.

Tienpidon kokonaisrahoitus oli koko maan osalta vuonna 2001 noin 720 miljoonaa euroa, josta perustienpidon osuus oli noin 560 miljoonaa. Näyttää siltä, että tienpidon kokonaisrahoitus tulee lähivuosina säilymään suurin piirtein nykyisellä tasolla.

Turun tiepiirin perustienpitoon myönnetty rahoitus laski 90-luvun kuluessa 70 miljoonan euron vuositasolta 50 miljoonan tasolle. Vuonna 2001 valtion talousarviossa perustienpidon rahoitusta kuitenkin lisättiin, minkä myötä myös Turun tiepiirin rahoitus nousi 59 miljoonaan euroon. Luovassa ei ole mukana lauttaliikenteen hoidon kustannuksia, jotka rahoitetaan keskitetysti koko maan osalta. Vuonna 2001 Turun tiepiirin alueen



Kuva 11. Tienpidon rahoitus Turun tiepiirissä vuosina 1996–2001 (luvut ko. vuoden tasossa).



lauttaliikenteen hoitokustannukset olivat noin 13,5 miljoonaa euroa. Samana vuonna tiepiirin kehittämishankkeisiin kohdistettiin rahoitusta noin 40 miljoonaa euroa, josta pääosa, noin 38,5 miljoonaa, käytettiin E18-moottoritiehankkeen rakentamiseen.

Tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelman arvion mukaan perustienpidon rahoitus pysyy lähivuosi- na ilman Tiehallinnon keskushallinnon keskitetysti rahoittamia kohteita noin 50–52 miljoonan euron vuotuisella tasolla. E18-moottoritiehankkeen johdosta kehittämisrahoitus on PTS-kauden alkupuolella lähes samaa suuruusluokkaa perustienpidon kanssa, mutta vuoden 2008 jälkeen tiepiirin kehittämishankkeiden rahoituksen arvioidaan laskevan selvästi.

Tienpito on jaettu viiteen tuoteryhmään, jotka on muodostettu yhdestä tai useammasta tienpito- tuotteesta. Tuoteryhmät ovat: hoito, ylläpito ja korvausinvestoinnit, laajennus- ja uusinvestoinnit, liikenteen hallinta sekä suunnittelu. Lisäksi oma- na ryhmänä on maanhankinta.

Hoidon samoin kuin ylläpidon ja korvausinvestointien osuudet perustienpidon kustannuksista ovat kasvaneet viime vuosina. Tällä hetkellä hoi-

don osuus on noin kolmannes ja ylläpidon ja korvausinvestointien vielä suurempi, kun tarkastellaan Turun tiepiirin perustienpidon kustannuksia ilman keskushallinnon rahoittamia lossi- ja lauttaliikenteen hoitoa ja losseja korvaavien siltojen rakentamista. Vastaavasti uus- ja laajennusinvestointien osuus perustienpidon menoista on laske- nut selvästi runsaaseen kymmeneen prosenttiin.

Tiehankkeisiin vuosittain saatu työllisyysrahoitus on vähentynyt 90-luvun aikana lähes kahdesta miljoonasta eurosta alle 500 000 euron tasoon. 2000-luvun alkuvuosina sen oletetaan olevan 200 000–300 000 € vuodessa. Myös ohjelmakauden 2000–2006 EU-rahoituksen yleisten teiden hankkeisiin arvioidaan olevan 200 000–300 000 euron tasolla. Lisäksi kunnat ovat osallistuvat joidenkin laajennusinvestointien toteuttamiseen. Kuntien rahoituksen tason arvioidaan 2000-luvun alkuvuosina pysyvän nykyisellä 0,8–1,0 miljoonan euron vuositasolla ja kohdistuvan pääosin kevyen liikenteen järjestelyihin ja pienemmässä määrin taajamatiehankkeisiin, sora- teiden päällystämiseen, melusuojuuksiin, liittymien parantamiseen sekä hallinnollisen luokan muutosten vaatimiin toimenpiteisiin.



### 3 Tienpidon tavoitteet

Turun tiepiirin tienpidolle asetetut tavoitteet perustuvat liikenne- ja viestintäministeriön asettamiin maamme liikennejärjestelmän kehittämistä koskeviin yleisiin tavoitteisiin, Tiehallinnon määrittämiin yleisten teiden tienpidon linjauksiin sekä Varsinais-Suomen ja Satakunnan erityispiirteistä nouseviin alueellisiin tarpeisiin. Tavoitteita on työn aikana käsitelty sidosryhmäseminaareissa ja ne on hyväksytty työtä seuranneessa neuvottelukunnassa.

Tiepiiri edistää tienpidolle asettuja tavoitteita käytettävissään olevien keinojen ja resurssien puitteissa. Nyt laaditun PTS-toimintalinjan mukaisen tienpidon vaikutuksia suhteessa asetettuihin tavoitteisiin on arvioitu luvussa 6.1.

#### Yhteistyö ja yhteiskunnallinen vastuu

Tiepiiri edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista ja tukee yhdyskunta-

rakenteen eheyttämistä ja tiivistämistä maankäytösuunnitelmien yhteistyöviranomaisena ja lausunnonantajana sekä tienpidon keinoin osana liikennejärjestelmän kehittämistä. Tiepiiri osallistuu aktiivisesti maakuntien, kaupunkiseutujen ja kuntien liikennejärjestelmien suunnitteluun ja toteuttamiseen käytettävissä olevien resurssien puitteissa ja toimii kaikissa tienpidon tehtävissä yhteistyössä asiakkaiden kanssa.

#### Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus

Tienpidon toimet kohdennetaan ja mitoitetaan mahdollisimmin tehokkaiksi ja taloudellisiksi eri liikennemuotojen työnjako huomioon ottaen. Tieverkon kunto turvataan ja päätieverkon rakenteellista kuntoa parannetaan. Tienpidon toimin edistetään tieinfrastruktuurin mahdollisimman tehokasta ja taloudellista käyttöä.



## Elinkeinoelämän toimintaedellytykset

Tarjotaan turvalliset, sujuvat, luotettavat ja ennustettavat päätieyhteydet sekä päätieverkolta hyvät yhteydet valtakunnallisesti merkittäviin satamiin ja terminaaleihin. E18-tietä kehitetään osana kansainvälistä liikennekäytävää. Valtateitä 2, 8 ja 12 sekä satamien yhteyksiä valtakunnan päätieverkoon parannetaan. Valtatie 8 liitetään TEN-verkoon. Alemmalla tieverkolla turvataan elinkeinoelämälle ja maaseudun perustuotannolle tarpeellisten kuljetusten toimintaedellytykset kaikkina vuodenaikoina. Kaupungeissa ja taajamissa parannetaan kuljetusten ja jakeluliikenteen toimintaolosuhteita.

## Alueellinen ja sosiaalinen tasa-arvo

Tieverkon päivittäinen liikennekelpoisuus turvataan koko tiepiirin alueella ympäri vuoden ja tiepiirin eri osissa tarjotaan tasapuoliset, alue- ja yhdyskuntarakenteen edellyttämät tie- ja liikenneolosuhteet. Seutukuntakeskusten ulkoisia yhteyksiä ja saavutettavuutta alueensa keskuksena kehitetään ja kaikkien kuntien keskuksiin tarjotaan riittävän tasoinen yhteys. Jalankulun ja pyöräliikenteen toimintaolosuhteita parannetaan kaikissa kaupungeissa ja taajamissa. Lisäksi parannetaan joukkoliikenteen toimintaolosuhteita Turun, Porin ja Rauman kaupunkiseuduilla ja merkittäville joukkoliikenteen yhteysväleillä. Tienpidolla ja tieliikennejärjestelyillä mahdollistetaan osallistua toimivat matkaketjut. Tienpidossa ja liikenneympäristön kehittämisessä otetaan huomioon erityisesti lasten tarpeet sekä myös ikääntyneiden, vammaisten ja liikkumisrajoitteisten henkilöiden tarpeet.

## Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuutta parannetaan niin, että tieliikenteessä kuolee ja loukkaantuu yhä vähemmän ihmisiä ja tiepiirin henkilövahinko-onnettomuusaste laskee vähintään valtakunnallisen keski-

arvon tasolle vuoteen 2015 mennessä. Suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksia sekä liittymäonnettomuuksia vähennetään ja niiden seurauksia lievennetään. Jalankulkijoiden, pyöräilijöiden, mopedistien ja muiden kevyen liikenteen väylien käyttäjien turvallisuutta parannetaan. Vuonna 2005 jokaisessa Turun tiepiirin kunnassa on voimassaoleva liikenneturvallisuussuunnitelma.

## Ympäristö

Tienpidolla edistetään kasvihuonekaasujen päästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamista. Tienpidosta ja tieliikenteestä aiheutuvaa pohja- ja pintaveden pilaantumisriskiä ja muita haitallisia vesistövaikutuksia vähennetään. Tienpidosta ja tieliikenteestä aiheutuvia meluhaittoja vähennetään ja ehkäistään niiden syntymistä. Tieliikenteen ratkaisut sopeutetaan kaupunki- ja taajamarakenteeseen sekä -kuvaan ja edistetään maisema- ja kulttuurialueiden säilymistä. Vältetään tienpidon toimenpiteitä, joista aiheutuu uhkia arvokaiden luonto- ja kulttuurialueiden ja -maisemien sekä luonnon monimuotoisuuden säilymiselle. Tienpidossa pyritään luonnonvarojen säästeliääseen käyttöön ja nykyisen tieverkon hyödyntämiseen.



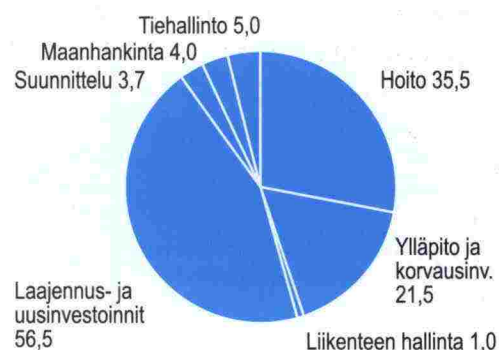


## 4 Tienpidon rahoitustarve

Arvio tienpidon rahoitustarpeesta vuosina 2001–2015 perustuu tiepiirin asiantuntijoiden toimesta tuoteryhmittäin ja tuotteittain laadittuun tarkasteluun, jonka lähtökohtina olivat tienpidolle asetetut tavoitteet ja tiepiirin alueen erityispiirteet, asiakaspalaute ja sidosryhmien odotukset ja tarpeet, tiepiirin aikaisemmat tarveselvitykset ja hankelistat sekä PTS-työn nykytilanteen selvityksissä esiin tulleet puutteet ja ongelmat. Tarve kuvaa rahoitustasoa, jolla nykyiset ongelmat ratkaistaan ja useimpiin odotuksiin ja tavoitteisiin pystytään vastaamaan vuoteen 2015 mennessä. Tienpito-tarpeen selvitys on esitetty yksityiskohtaisemmin erillisessä muistiossa.

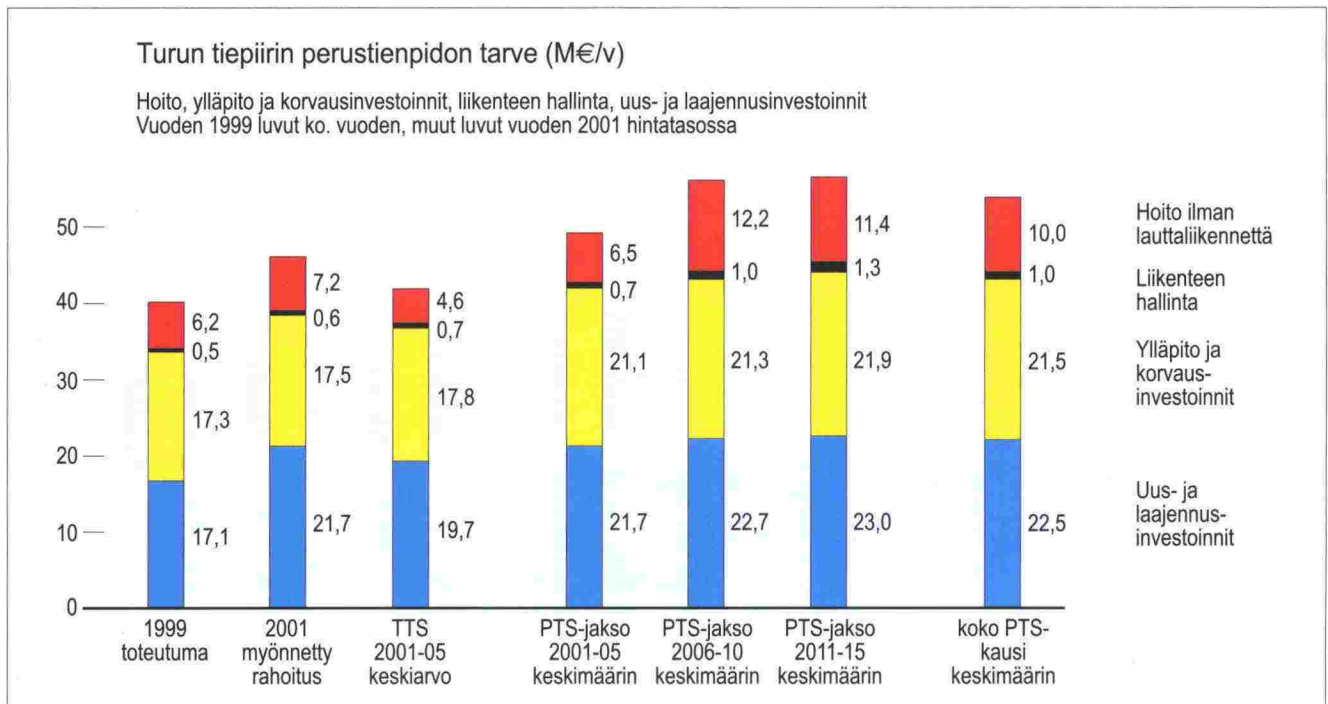
Tarkastelun mukaan vuosina 2001–2015 Turun tiepiirin tienpidon keskimääräinen vuosittainen rahoitustarve olisi noin 127 miljoonaa euroa vuoden 2001 tammikuun hintatasossa (maaraken-

Tienpidon rahoitustarve 2001–2015 (M€/v)



Kuva 12. Turun tiepiirin tienpidon arvioitu keskimääräinen vuotuinen rahoitustarve vuosina 2001–2015.





Kuva 13. Turun tiepiirin perustienpidon arvioitu keskimääräinen vuosirahoitustarve vuosina 2001–2015 hoidon, ylläpidon, uus- ja laajennusinvestointien ja liikenteen hallinnan osalta. Luvut eivät sisällä keskitetyistä rahoitettavista tuotteista – lauttaliikenteen hoito, lossien korvaaminen sillalla ja pohjavesisuojaus – eivätkä hallinnon, suunnittelun ja maanhankinnan rahoitusta. Vertailutietona vuoden 1999 toteutunut rahoitus, vuoden 2001 myönnetty rahoitus sekä tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelman 2001–2005 keskiarvo.

Taulukko 4. Tienpidon rahoituksen muutostarve PTS-kaudella 2001–2015 koko maassa vuoden 1998 toteutuneeseen rahoitukseen verrattuna (lähde Tienpidon toimintalinjat 2015) sekä Turun tiepiirissä vuoden 1999 toteutuneeseen rahoitukseen verrattuna. Tiepiirin tienpitotarve on arvioitu v. 2001 kustannustasossa (maarakennuskustannusindeksi 117,6; vuonna 1999 indeksi oli 106,3).

Tuoteryhmä	Koko maa			Turun tiepiiri		
	Toteutuma 1998 M€	Tarve 2001-2015 M€/v	Muutos %	Toteutuma 1999 M€	Tarve 2001-2015 M€/v	Muutos %
Hoito	202	219	+8	28,8	35,5	+23
josta keskitetysti rahoitettu lossiliikenne				(11,8)	(13,0)	(+10)
Ylläpito ja korvausinvestoinnit	130	160	+23	17,3	21,5	+24
Liikenteen hallinta	3	12	+250	0,5	1,0	+100
Perustienpidon laajennus- ja uusinvestoinnit	257	447	+74	7,8	56,5	+51
Kehittämishankkeet				29,4		
Suunnittelu	24	27	+14	2,9	3,7	+29
Maanhankinta	27	27	+0	4,4	4,0	-8
Lahdentien jälkirahoitus	2	17	+900			
Tiehallinto ja hallinnon investoinnit	94	74	-21	5,1	5,0	-3
<b>Yhteensä</b>	<b>739</b>	<b>983</b>	<b>+33</b>	<b>96,2</b>	<b>127,2</b>	<b>+32</b>

nuskustannusindeksi 117,6). Arvioitu rahoitustarve on siten yli 30 prosenttia suurempi kuin vuoden 1999 rahoitus, 96 miljoonaa euroa. Vuoden 1999 hintatasoon (maarakennuskustannusindeksi 106,3) muutettuna rahoitustarve on 115 miljoonaa euroa vuodessa, joka on noin 20 prosenttia suurempi kuin vuoden 1999 rahoitus.

Rahoitustarvetta määritettäessä otettiin huomioon Tielaitoksen jakautuminen vuoden 2001 alusta Tiehallinnoksi ja Tieliikelaitokseksi. Jakautumisen myötä tienpidossa siirrytään vuosien 2001–2004 välisenä aikana asteittain avoimeen kilpailuun. Avoimeen kilpailuun siirtyminen alentaa hieman etenkin hoidon yksikkökustannuksia. Samanaikaisesti hoidon kustannuksia kuitenkin lisää yleisten teiden valaistuksen ja pysäkkikatosten hoidon siirtyminen kunnilta Tiehallinnon vastuulle sekä tiepituuden kasvu mm. E18-tien myötä.

Uus- ja laajennusinvestointien osalta vuotuinen rahoitustarve voitaisiin esittää runsaat kahdeksan miljoonaa euroa suurempanakin, sillä osa liitteen 1 mukaisista suurista investointihankkeista sijoitettiin jo tarvearviossa vuoden 2015 jälkeiseen aikaan. Lisäksi ensimmäiselle viisivuotiskaudelle on sijoitettu pääsääntöisesti vain tiepiirin toimintaja taloussuunnitelmassa 2001–2005 ko. vuosille ohjelmoituja hankkeita. Silti eniten rahoituksen kasvutarvetta on laajennus- ja uusinvestoinneissa. Niiden keskimääräinen vuosirahoitustarve on lähes 57 miljoonaa euroa, kun rahoitus vuonna 1999 oli noin 37 miljoonaa euroa perustienpidon ja kehittämisen rahoitus yhteenlaskettuna. Kasvua olisi yli 50 prosenttia.

Suuria odotuksia kohdistuu kaikentyyppisiin investointeihin. Rahoituksen kannalta suurimpia investointeja olisivat päätieyhteysklien tason nostamiseen, alemman tieverkon parantamiseen, puuttuvien seututieyhteysklien rakentamiseen ja satamayhteysklien kehittämiseen liittyvät hankkeet.

Päätieyhteysklien, joiden geometria on selkeästi valta- tai kantateiltä edellytettävää standardia alhaisempia ovat valtatie 1 Paimiosta Helsingin suuntaan, kantatie 52 Somerolta pohjoiseen valtatielle 10 sekä kantatie 44 välillä Kankaanpää–Honkajoki. Seutu- ja yhdystieverkolla on kunta-keskukseen johtavan pääyhteysklien riittämättö-

mästä leveydestä johtuvia puutteita yhteensä 26:lla eri tieosuudella.

Kokonaan puuttuvia tai yhdysteitä korvaavia uusia pää- ja seututieyhteysklien olisivat mm. vt 11:n jatke vt 2:lta vt 8:lle Porissa, Loimaan ja Hinnerjoen välisen maantien jatko Hinnerjoki-Lappi, Salon ja Kustavintien välisen ns. Haku-tien puuttuva osuus Aurasta Mietoisiin, uusi seututie Eurajoki–Kiukainen–Peipohja sekä Turunmaan seutukunnan länsi- ja itäosan yhdistävä ns. Karunatie Paraisilta Sauvoon. Seututieverkkoa täydentäisi myös lauttayhteysklien korvaava Paraisten ja Nauvon välinen kiinteä tieyhteys sekä Korpoo ja Houtskarlin välistä lauttayhteysklien lyhentävä Finnön tie. Suuria investointeja edellyttäisivät myös ohikulkuteiden rakentaminen mm. Liedossa, Eurajoella, Salossa ja Uudessakaupungissa sekä satamayhteysklien kehittäminen Turussa, Raumalla ja Porissa.

Suuria tarpeita ja odotuksia kohdistuu myös kevyen liikenteen väylästäön rakentamiseen, liittymien sujuvuuden turvaamiseen, taajamateiden saneeraukseen, joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyjen ja laatuikäytävien toteuttamiseen sekä erityyppisiin liikenneturvallisuusinvestointeihin.

Tiehallinnon koko maata käsittävässä vuonna 2000 valmistuneessa PTS-suunnitelmassa ”Tienpidon toimintalinjat 2015” tienpidon keskimääräiseksi vuosirahoitustarpeeksi arvioitiin noin 980 miljoonaa euroa. Vuoden 1998 rahoitus oli noin 740 miljoonaa euroa. Tarve on koko maan osalta noin 33 prosenttia suurempi kuin vuoden 1998 rahoitus. Rahoituksen muutostarpeet tuoteryhmittäin koko maassa ja Turun tiepiirissä ilmenevät taulukosta 4.





## 5 Toimintalinja 2001-2015

### 5.1 Lähtökohdat

#### 5.1.1 Tienpito osana yhteiskunnan kehittämistä

Liikennejärjestelmän toimivuus on alueiden ja kuntien kehityksen perusedellytys. Yleisiä teitä hoidetaan, ylläpidetään ja kehitetään osana koko liikennejärjestelmää. Tämä näkökulma korostuu nykyistä enemmän tulevaisuudessa. Tiepiiri lähtee siitä, että piirin kaikkiin osiin tarjotaan asutukselle ja elinkeinojen harjoittamiselle tarpeelliset yhteydet niin, että alueita voidaan tukea niiden omiin vahvuuksiin ja sijaintitekijöihin perustuen.

Yhteistyö kuntien, maakuntien ja muiden viranomaisten kanssa tiivistyy maankäytön ja liikennejärjestelmien suunnittelua koskevissa asioissa sekä maakunta- että kuntatasolla. Liikennejärjestelmäsuunnittelu luo hyvän mahdollisuuden poh-

tia yhdessä, miten eri kulkumuotojen yhteistyötä henkilö- ja tavaraliikenteessä voidaan parantaa ja saavuttaa tavoite kestävästä, turvallisesta ja taloudellisesta liikennejärjestelmästä. Myös uusien investointien tarve tulee tällöin laaja-alaiseen pohdintaan. Liikennejärjestelmäsuunnitelma on tehty Turun kaupunkiseudulle ja Lounais-Suomen saaristoon. Porin ja Salon seutujen suunnitelmat ovat tekeillä ja seuraavaksi käynnistyy Rauman seudun liikennejärjestelmäsuunnittelu. Kaupunkiseutujen jälkeen ovat vuorossa koko maakunnan kattavat liikennejärjestelmäsuunnitelmat Varsinais-Suomeen ja Satakuntaan.



### 5.1.2 Tienpidon taloudellisuus

Taloudellisuus on keskeinen tavoite tienpidossa. Taloudellisuutta tarkastellaan sekä tienpidon että koko yhteiskunnan kannalta.

Elinkeinoelämän kuljetuksille tärkeitä tieyhteyksiä kehittämällä parannetaan elinkeinoelämän kuljetusvarmuutta ja -olosuhteita. Toisaalta vaikuttamalla aluerakenteeseen ja maankäyttöön sekä osallistumalla liikennejärjestelmäsuunnitteluun pyritään vähentämään liikkumis- ja kuljetustarvetta. Henkilöautoliikenteelle tarjotaan etenkin taajamissa kilpailukykyisiä vaihtoehtoja parantamalla kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteita kevyen liikenteen väyliä rakentamalla, pysäkkijärjestelyillä sekä hoidon toimenpitein.

Tienpitoon haetaan tehokkuutta lisäämällä kilpailuttamista. Hoito, ylläpito ja rakentaminen on avattu kilpailulle kokonaan vuonna 2005. Investoinneissa pieniä toimenpiteitä kootaan hankekokonaisuuksiksi, jolloin toteutuksen tehokkuus paranee. Eduskunnan hyväksymien nimettyjen kehittämishankkeiden kustannustehokkaan toteuttamisen varmistamiseksi niille myönnetään jatkossa kokonaisrahoitus sen sijaan, että usean vuoden kestävä hankkeen jatkorahoituksesta päätetään joka vuosi erikseen.

### 5.1.3 Liikenneturvallisuus

Tiepiiri sitoutuu yhteiskunnan asettamiin tavoitteisiin liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja toimii näiden tavoitteiden mukaisesti. Periaatepäätöksessään tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi 18.1.2001 valtioneuvosto asetti tavoitteeksi, että liikennekuolemien määrän tulee olla alle 250 vuonna 2010. Samalla valtioneuvosto hyväksyi pitkällä aikavälillä Suomelle liikenneturvallisuusvision, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Turvavision mukaan onnettomuuksia ja inhimillisiä virheitä liikenteessä sattuu aina, mutta virheiden aiheuttamat vakavat seuraukset

pitää estää. Näin visio kyseenalaistaa ajattelutavan, että liikennekuolemat ovat väistämättömiä. Pitkän aikavälin vision avulla tavoitellaan sitä, että vuonna 2025 tieliikenteessä ei enää kuolisi yli 100 ihmistä vuodessa.

Läänitasolla tavoitteeksi on asetettu, että Varsinais-Suomessa ja Satakunnassa liikennekuolemien määrän tulisi olla alle 51 vuoteen 2005 mennessä ja alle 34 vuoteen 2010 mennessä. Henkilövahinko-onnettomuuksia tulisi olla alle 850–900 vuonna 2005 ja alle 600 vuonna 2010.

Vuonna 2000 Varsinais-Suomessa ja Satakunnassa tapahtui tilastokeskuksen mukaan 1074 henkilövahinkoon johtanutta liikenneonnettomuutta ja niissä kuoli 62 ihmistä. Yleisten teiden osuus niistä oli 535 henkilövahinko-onnettomuutta ja 47 kuollutta.

Varsinais-Suomen ja Satakunnan nykyinen liikenneturvallisuustaso on huonompi kuin koko maassa keskimäärin niin asukasmäärään, autojen määrään kuin yleisten teiden liikennesuoritteeseen suhteutettuna. Suunnittelukaudella tiepiiri panostaakin liikenneturvallisuuden parantamiseen tienpidon kaikilla osa-alueilla. Erityisesti pyritään vähentämään kuolemaan ja vakaviin henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien määrää. Turun tiepiirissä liikenneturvallisuustyön painopisteet ovat pääteillä suistumis- ja kohtamisonnettomuuksien sekä liittymäonnettomuuksien vähentämisessä, kaupunkiseuduilla ja taajamissa kevyen liikenteen onnettomuuksien vähentämisessä ja haja-asutusalueiden alemmalla tieverkolla kohtamis- ja suistumisonnettomuuksien vähentämisessä.

Perinteisten liikenneturvallisuustoimenpiteiden ohella tiepiiri etsii uusia keinoja liikenneturvallisuustyöhön ja toimii aktiivisesti liikenneturvallisuuden arvostuksen lisäämiseksi. Liikenneturvallisuus sisällytetään piirin kaikkiin toimintamalleihin ja prosesseihin. Kuntien liikenneturvallisuussuunnittelua tehostetaan niin, että vuoteen 2005 mennessä jokaisessa Turun tiepiirin kunnassa on ajan tasalla oleva liikenneturvallisuussuunnitelma. Yhteistyötä kuntien liikenneturvallisuusasioista vastaavien henkilöiden sekä rakennuslupa- ja kaavoitusviranomaisten kanssa lisätään. Tietoiskuja



liikenneturvallisuusteemoista eri kohderyhmille toteutetaan yhdessä Liikenneturvan ja tiedotusvälineiden kanssa. Liikenteen hallinnan keinoja liikenneturvallisuuden parantamiseksi, kuten muutuvia nopeusrajoituksia, sääpalvelua ja automaattivalvontaa, lisätään. Läänitasolla tiivistetään yhteistyötä, jonka tavoitteena on laaja liikenneturvallisuusvastuu – liikenneturvallisuuden parantaminen edellyttää usean toimijan yhtäaikaista, samaan suuntaan vaikuttavia toimenpiteitä.

### 5.1.4 Ympäristö

Ympäristön laadun merkitys korostuu entisestään myös tienpidossa. Kestävän kehityksen periaatteet ohjaavat myös tiepiirin toimintaa. Kestävän kehityksen kannalta on tärkeää, että henkilöauto-liikenteen kasvua hillitään etenkin kaupungeissa maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun keinoin tukemalla kävelyn, pyöräilyn ja joukko-liikenteen toimintaedellytyksiä. Investointien ja muun tienpidon suunnittelussa arvioidaan ympäristövaikutukset ja hankkeisiin liitetään mukaan myös haittojen vähentämistoimenpiteet.

Turun tiepiirissä tienpidon ympäristöasioista tärkeimpiä ovat pohjaveden suojaukset ja saariston virtausaukot, liikenneympäristön viihtyisyyden parantaminen ja kulttuuriympäristön huomioonottaminen, meluntorjunta sekä kaupunkiseutujen läpikulku- ja satamaliikenteiden ohjaus. Erityistä huomiota kiinnitetään pohjavesille haitalliseen suolan käyttöön ja korvaavien menetelmien kehittämiseen. Henkilöautoliikenteen kasvua hillitään parantamalla kevyen ja joukkoliikenteen olosuhteita kaupunkiseuduilla ja taajamissa.

### 5.1.5 Yleisen tieverkon laajuus

Turun tiepiirin yleisen tieverkon pituus on runsaat 8200 kilometriä. Kevyen liikenteen väyliä tiepiirin yleisillä teillä on runsaat 600 km. Toimintalinjassa on arvioitu yleisen tieverkon pituuden kasvavan

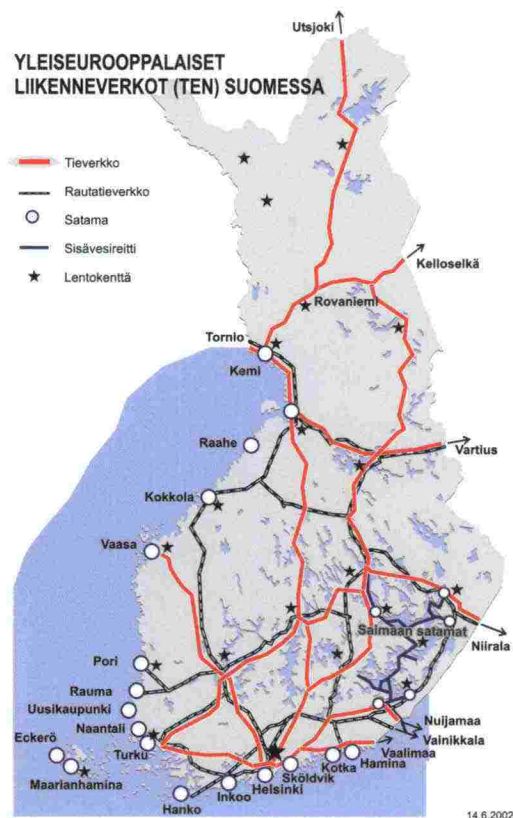


Kuva 14. Pääteiden runkoverkko (punainen).

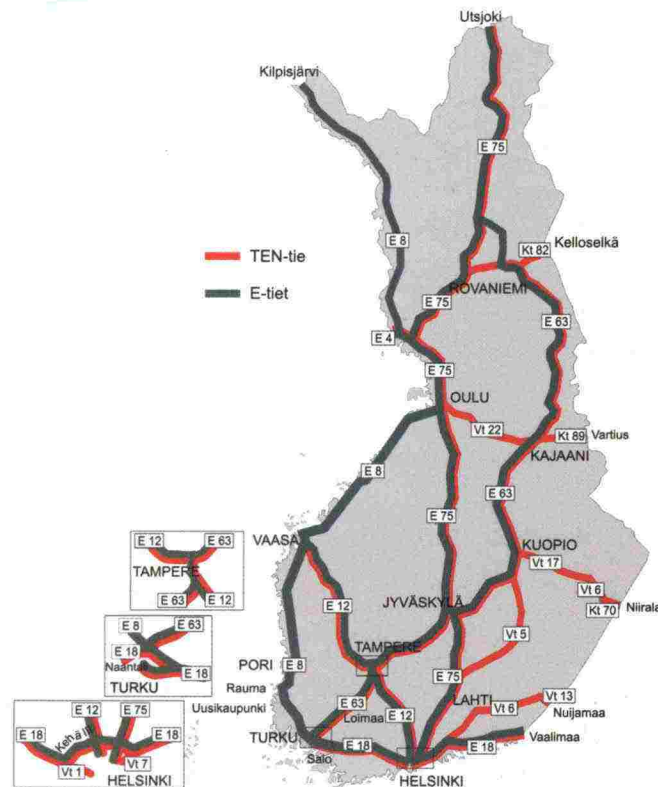
noin 100 kilometrillä vuoteen 2015 mennessä. Kevyen liikenteen väyliä on arvioitu rakennettavan lisää noin 150 km.

Merkittävin hoidettavaan tiepituuteen vaikuttava muutos on E18-tien sekä Turun ja Porin kaupunkiseutujen kaksiajorataisten osuuksien rakentaminen. Uudisrakentamisen lisäksi tiepituutta kasvattaa yksityisteiden sekä eräiden läpikulku-, sisääntulo- tai satamaliikenteen käyttämien katujaksojen muuttaminen yleisiksi teiksi. Tällä hetkellä selvitystä tai käsittelyä yleiseksi tieksi muuttamiseksi odottaa noin 13 katukilometriä.

Kuntien asemakaavoituksen myötä osa kaava-alueiden yleisistä teistä siirtyy viimeistään kymmen vuoden siirtymäkauden jälkeen kuntien hallintaan kaduiksi. Muutosvauhti on muutamia kilometrejä vuodessa. Samaan aikaan kuitenkin suurin piirtein vastaava määrä yksityistiekilometrejä muutetaan yleisiksi teiksi. Sen sijaan yleisiä teitä (palkallisteita) muutetaan yksityisteiksi hyvin harvoin.



Kuva15. TEN-liikenneverkko Suomessa.



Kuva16. E- ja TEN-tiet Suomessa.

### 5.1.6 Valtakunnallinen ja kansainvälinen tieverkko

Tiehallinnon tienpidon linjausten 2015 mukaan pääteiden kehittämisen painopiste on sen keskeisellä osalla, runkoverkolla. Kyse ei ole uudesta tieluokituksesta, vaan Tiehallinnon tienpidon suunnittelun apuvälineestä, joka kuitenkin ohjaa keskeisen päätieverkon kehittämistä ja kehittämisrahoituksen suuntautumista. Runkoverkko on määritelty liikenteellisen merkittävyyden, valtakunnallisen yhdistävyyden ja kansainvälisten yhteyksien perusteella, ja se on suunnittelua varten ositeltu yhteysväleiksi. Turun tiepiirin alueelta pääteiden runkoverkkoon on luettu

- valtatie 1 Turusta Helsinkiin
- valtatie 9 Turusta Tampereelle
- valtatie 8 Turusta Poriin ja edelleen rannikkoa pitkin pohjoiseen
- valtatie 2 Porista Helsinkiin
- kantatie 40 Piikkiöstä Naantaliin (Turun ohikulkutie).

Runkoverkko on esitetty kuvassa 14. Tiepiiri pyrkii vaikuttamaan siihen, että myös vientikuljetuksille tärkeä valtatie 12 Rauman satamaan sisällytetään runkoverkkoon.

EU:ssa määriteltiin vuonna 1996 periaatteet yleiseurooppalaiselle TEN-liikenneverkostolle, jonka yksi osa on tieverkko. Turun tiepiirin alueella TEN-verkkoon kuuluvat Turun, Naantalien, Uudenkaupungin, Rauman ja Porin satamat, Turun ja Porin lentoasemat, valtatie 1 Turusta Helsinkiin ja valtatie 9 Turusta Tampereelle sekä Pori–Tampere, Rauma–Kokemäki, Turku–Toijala ja Turku–Helsinki-radat. Suomi on esittänyt EU:lle Turusta Poriin ja edelleen rannikkoa pitkin Ouluun johtavan valtatie 8:n liittämistä TEN-verkkoon. TEN-verkostolla on merkitystä paitsi liikenneverkon kehittämishankkeiden toteuttamisessa myös markkinoitaessa logistiikkapalveluja ulkomaille, jolloin päätöksiä voidaan tehdä hyvinkin yleispiirteisiin tietoihin perustuen. Siten esimerkiksi Satakunnan satamiin johtavan tieyhteyden puuttuminen TEN-verkostoa kuvaavista kartoista luo kuvan, että niiden maaliikenneyhteydet ovat puutteelliset.





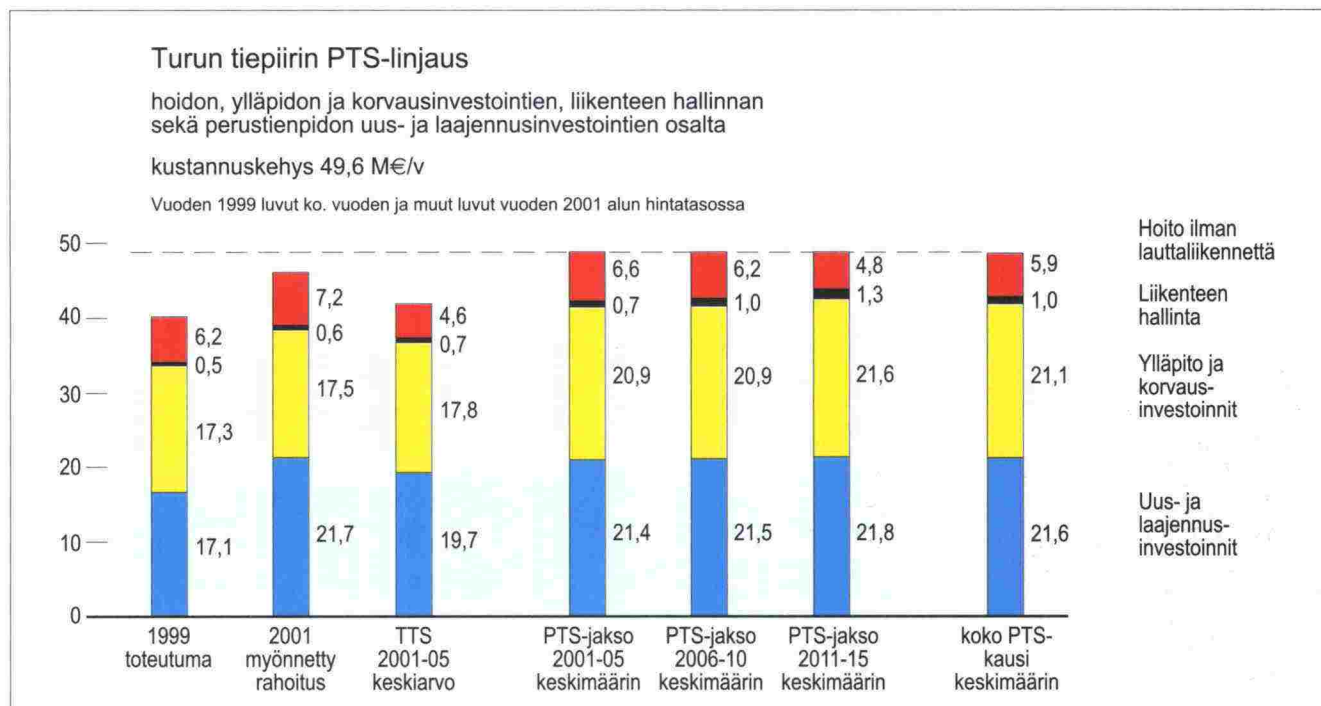
## 5.2 Tienpidon rahoituskehys ja rahoituksen jakautuminen

### 5.2.1 Perustienpito

Tiepiirin rahoittamien hoidon, ylläpidon, liikenteen hallinnan ja perustienpidon laajennus- ja uusinvestointien osalta suunnitelma on laadittu 49,6 miljoonan euron vuotuiseseen rahoituskehykseen. Kun siihen lisätään suunnittelun, mittausten ja rekisterien ylläpidon sekä hallinnon arvioitu rahoitus, suunnitelman edellyttämä perustienpidon vuotuinen rahoitustaso ilman keskitettyä rahoitusta ja maanhankinnan kustannuksia on 57,7 miljoonaa euroa. Kustannukset on laskettu vuoden 2001 tammikuun kustannustasossa (maarakennuskustannusindeksi 117,6).

Tiepiirin perustienpidon 57,7 miljoonan euron rahoitustaso on 8,5 miljoonaa eli 17 prosenttia suurempi kuin vertailuvuoden 1999 vastaavien tuoteryhmien rahoitus 49,2 miljoonaa euroa. Samanaikaisesti tapahtunut tienpidon kustannustason lähes 11 prosentin nousu huomioon ottaen suunnitelma on kuitenkin laadittu vain hieman vuoden 1999 rahoitusta korkeammalle reaalitasolle. Silti suunnitelma on tavoitteellinen tienpidon tämänhetkiseen rahoitustasoon nähden ja perustuu siihen, että tulevina vuosina perustienpidon rahoitusta valtion talousarviossa lisätään.

Rahoituskehysten puitteissa valitun toimintalinjan lähtökohtana on ollut tiestön päivittäisen liikennöitävyyden turvaaminen ja teiden rakenteellisen kunnon säilyttäminen. Siksi hoidon sekä ylläpidon ja korvausinvestointien rahoitustaso nousee suunnittelukaudella lähes odotusten ja



Kuva 17. Toimintalinjan mukainen Turun tiepiirin perustienpidon rahoitus vuosina 2001–2015 hoidon, ylläpidon, uus- ja laajennusinvestointien ja liikenteen hallinnan osalta. Luvut eivät sisällä keskitetysti rahoitettavia tuotteita - lauttaliikenteen hoito, lossien korvaaminen sillalla ja pohjavesisuojaus – eivätkä hallinnon, suunnittelun ja maanhankinnan rahoitusta. Vertailutietona vuoden 1999 toteutunut rahoitus, vuoden 2001 myönnetty rahoitus sekä tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelman 2001–2005 keskiarvo.

arvioidun tarpeen tasolle. Sen sijaan laajennus- ja uusinvestoinneista joudutaan tinkimään selvästi odotuksiin verrattuna.

Taulukossa 17 on esitetty suunniteltu rahoituksen jakautuminen tuoteryhmittäin ja tuotteittain PTS-kaudella 2001–2015.

Suunnitelmaa laadittaessa lähtökohtana on ollut, että tiepiirin perustienpidon lisäksi keskuhallinto rahoittaa keskitetysti lauttaliikenteen hoidon sekä investoinneista losseja korvaavien siltojen ja Särkäsalmen läppäsillan rakentamisen, lauttarantojen rantautumislaitteiden uusimisen, pohjaveden suojaukset sekä Sammun eritasoliittymän vuosien 2001–2015 aikana. Losseja korvaavien siltojen rahoitusta on vähennetty muutamien aikaisemman vuoden tasoon verrattuna, mikä merkitsee sitä, että vain kahdeksan tiepiirin alueen yhdestätoista perustienpidon siltakoh-

teesta toteutunee vuoteen 2015 mennessä. Yhteensä keskitetty rahoitus on keskimäärin 16,2 miljoonaa euroa vuodessa, josta lauttaliikenteen hoidon osuus on 13,4 miljoonaa ja investointien 2,8 miljoonaa. Rahoitus on 2,9 miljoonaa euroa eli 22 % prosenttia suurempi kuin vertailuvuoden 1999 keskitetty rahoitus – lauttaliikenne 11,7 ja silloitus-hankkeet 1,6 miljoonaa euroa.

## 5.2.2 Kehittämishankkeet

Kehittämishankkeiden eli valtion talousarviossa erikseen nimettyjen suurten investointihankkeiden ja runkoverkon yhteysvälihankkeiden ohjelmointi tapahtuu valtakunnallisesti eikä hankkeiden toteutuminen ole tiepiirin päätettävissä. Siksi suunnitelmassa ei ole asetettu kehittämishank-



Taulukko 5. Perustienpidon rahoituksen jakautuminen vuosina 2001–2015 Turun tiepiirissä (suluissa luvut ilman keskitettyä rahoitusta).

Tienpidon osa-alue	Toteutuma v.1999 (maku-ind. 106,3)		Suunnitelman mukainen keskim. rahoitus 2001-15 (maku-ind. 117,6)		Muutos v. 1999 toteutumaan verrattuna	
	M€	%	M€/	%	M€	%
<b>1. Hoito</b>	<b>28,8</b>	<b>46 (35)</b>	<b>35,0</b>	<b>47 (37)</b>	<b>+6,2</b>	<b>+21</b>
• talvihoito	7,6		10,8		+3,2	+42
• liikenneympäristön hoito	4,5		6,2		+1,7	+38
• rakenteiden ja laitteiden hoito	1,6		1,8		+0,2	+5
• lauttaliikenteen hoito (keskitetty rahoitus)	11,7		13,4		+1,7	+15
<b>2. Ylläpito ja korvausinvestoinnit</b>	<b>17,3</b>	<b>28 (35)</b>	<b>21,1</b>	<b>29 (37)</b>	<b>+3,8</b>	<b>+22</b>
• päällysteiden ylläpito	8,1		9,5		+1,4	+17
• rakenteiden ja laitteiden ylläpito	2,1		2,2		+0,1	+5
• sorateiden runkokelirikkokorjaukset	0,7		0,5		-0,2	-28
• pääll. tien rakenteen parantaminen ja vahvistaminen kuntosyistä	1,7		2,9		+1,2	+71
• tiestön nimetyt korjausinvestoinnit	2,7		1,8		-0,9	-33
• pienet sillankorjaukset	0,7		1,5		+0,8	+114
• sillan peruskorjaus ja uusiminen kuntosyistä	1,3		2,7		+1,4	+108
<b>3. Laajennus- ja uusinvestoinnit</b>	<b>7,8</b>	<b>13 (13)</b>	<b>8,7</b>	<b>12 (10)</b>	<b>+0,9</b>	<b>+12</b>
• keskitetty rahoitus	1,6		2,8		+1,2	+75
• tiepiirin perustienpito	6,2		5,9		-0,3	-5
<b>4. Liikenteen hallinta</b>	<b>0,6</b>	<b>1 (1)</b>	<b>1,0</b>	<b>1 (2)</b>	<b>+0,4</b>	<b>76</b>
• laitteiden ja järjestelmien hoito ja ylläpito	0,35		0,65		+0,3	+85
• laitteiden ja järjestelmien investoinnit	0,25		0,35		+0,10	+40
<b>5. Suunnittelu ja mittaukset (*)</b>	<b>2,9</b>	<b>5 (6)</b>	<b>3,4</b>	<b>5 (6)</b>	<b>+0,5</b>	<b>+17</b>
<b>6. Hallinto ja hallinnon investoinnit</b>	<b>5,1</b>	<b>8 (10)</b>	<b>4,7</b>	<b>6 (8)</b>	<b>-0,4</b>	<b>-8</b>
<b>Perustienpito yhteensä</b>	<b>62,5</b>	<b>100</b>	<b>73,9</b>	<b>100</b>	<b>11,4</b>	<b>+18</b>
<b>(ilman keskitettyä rahoitusta)</b>	<b>(49,2)</b>	<b>(100)</b>	<b>(57,7)</b>	<b>100</b>	<b>(8,5)</b>	<b>+17</b>
<b>Korvaukset ja maan hankinta</b>	<b>4,4</b>		<b>3,7</b>		<b>-0,7</b>	<b>-16</b>

\*) sisältää myös kehittämishankkeiden suunnittelun sekä rekisterien ylläpidon

keille rahoituskehystä, vaan esitetty Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelmassa vuosille 2001–2006 ehdolla olevat hankkeet sekä muut kehittämishankkeet, joiden oletetaan toteutuvan vuoteen 2015 mennessä (luku 5.6 Uus- ja laajenusinvestoinnit). Esitettyjen kehittämishankkeiden yhteenlasketut kustannukset ovat noin 450 miljoonaa euroa. Vuoteen 2015 mennessä toteutettuna ne edellyttävät noin 30 miljoonan euron vuotuista rahoitusta. Viime vuosina rahoitustaso on ollut 24–34 miljoonaa euroa vuodessa.



### 5.3 Teiden hoito ja päivittäinen liikennöitävyys

Teiden päivittäisellä hoidolla varmistetaan tieverkon liikennekelpoisuus koko tiepiirin alueella ympäri vuoden. Tieverkon päivittäinen liikennekelpoisuus luo perusedellytykset asumiselle, elinkeinoelämälle ja muille yhteiskunnan toiminnoille koko tiepiirin alueella.

Hoidon rahoitus ilman keskitetysti rahoitettua lauttaliikennettä kasvaa lähes 22 miljoonan euron vuositasolle, kun se vuonna 1999 oli 17,1 miljoonaa euroa. Eniten kasvua on talvihoidossa ja liikenneympäristön hoidossa. Lauttaliikenne mukaan luettuna hoidon keskimääräinen rahoitus vuosina 2001–2015 on noin 35 miljoonaa euroa. Vuonna 1999 rahoitus oli 28,8 miljoonaa euroa.

Hoidon tasoon ei suunnitella suuria muutoksia. Toimintalinjat ja laatuvaatimukset ovat keskeisiltä osiltaan ennallaan. Laatutason pieni nousu vuoteen 1999 verrattuna on kuitenkin lisännyt talvihoidon kustannuksia noin 700 000 euroa ja liikenneympäristön hoidon kustannuksia noin 200 000 euroa vuodessa. Liikenneympäristön hoidon kustannuksia lisää kunnilta vuoteen 2004 mennessä siirtyvän tievalaistuksen energia- ja hoitokustannukset, noin 900 000 euroa vuodessa. Linja-autopysäkkien ja pysäkkikatosten hoitovastuun siirtyminen kunnilta Tiehallinnolle lisää puolestaan talvihoidon kustannuksia noin 200 000 euroa vuodessa.



*Taulukko 6. Hoidon rahoituksen jakautuminen vuosina 2001–2015 (vuoden 2001 tammi-kuun kustannustaso, maarakennuskustannusindeksi 117,6).*

Tuote	PTS-linjaus 5-vuotiskausittain M€/vuosi			2001-2015 M€/vuosi keski- määrin
	2001-05	2006-10	2011-15	
Talvihoito	10,5	10,9	11,1	10,8
Liikenneympäristön hoito	6,3	6,1	6,2	6,2
Rakenteiden ja laitteiden hoito	1,7	1,8	1,9	1,8
Sorateiden hoito	2,9	2,7	2,7	2,8
Lauttaliikenteen hoito	13,9	13,5	12,8	13,4
<b>Hoito yhteensä</b>	<b>35,3</b>	<b>35,0</b>	<b>34,7</b>	<b>35,0</b>
Hoito ilman lauttaliikennettä	21,4	21,5	21,9	21,6

Hoidon rahoitustarve on kasvussa myös tieverkon suunnitellun laajentumisen vuoksi. Merkittävimmät muutokset suunnittelukauden aikana ovat uudet kaksiajorataiset tieosuudet (noin 80 km) ja kevyen liikenteen väylien lisääntyminen uudisväylien ja kunnilta siirtyvien väylien myötä (noin 150 km). Verkon laajennuksen vaikutus hoidon kustannuksiin, noin 1,2 miljoonan euron lisäys vuodessa, on otettu huomioon vaihteittain. Loput kustannusten markkamääräisestä noususta vuoteen 1999 verrattuna johtuvat hintatason noususta sekä osin myös Tiehallinnon organisaatiomuutosten myötä muuttuneista kustannusten kohdistamisperiaatteista.

Hoitotyöt teetetään tiepiirin alueella 12 alueurakalla, jotka avataan avoimeen kilpailuun vuoteen 2004 mennessä. Kilpailun avaamisen kautta saatavien vuosittaisten säästöjen on arvioitu nousevan asteittain noin 1,4 miljoonaan euroon vuoteen 2005 mennessä, jolloin hoito on kokonaisuudessaan kilpailutettu. Suurin osa säästöistä kohdentuu talvihoitoon (n. 500 000 €/v) ja liikenneympäristön hoitoon (n. 400 000 €/v). Rakenteiden ja laitteiden hoidon kilpailuttamissäästöiksi on arvioitu 200 000 €/v ja sorateiden hoidon säästöiksi 300 000 €/v.

Lauttaliikenteen hoidon rahoitusarviossa on oletettu, että suunnittelukauden aikana kahdeksan lossia korvataan sillalla sekä otettu huomioon kolmen uuden lautta-aluksen pääomakustannukset, jotka nostavat vuosittain maksettavia liikennöintikorvauksia. Muutosten seurauksena lauttaliikenteen hoitokustannukset laskevat vuoteen 2015 mennessä nykyisestä 13,9 miljoonasta eurosta 12,8 miljoonaan.

## Talvihoito

Päätiestön talvihoidon taso säilytetään suunnitteen nykyisellä tasolla. Tehostettu, ennakoiva toiminta rannikon pääteillä – valtatiet 1 ja 8 – säilytetään pysyvästi. Suolan käyttöä hillitään tiukentamalla hoitourakoissa sallittavaa suolamäärää yleisesti ja pohjavesialueilla erityisesti. Hiljaisemmilla pääteillä ja vilkkailla seututeillä suolausmäärää ei kuitenkaan pystytä vähentämään, koska polanteisena hoito ei onnistu vakiintuneen talvikauden puuttuessa rannikkoseudulla.

Alemmalla tieverkolla talvihoidon tasoa parannetaan tilanteen mukaisen täsmähoidon paremmalla kohdentumisella. Täsmähoitoa kohdistetaan joukkoliikenteen ja koululaiskuljetusten sekä perustuotannon tärkeimmille reiteille haja-asutusalueilla sekä kaupan varhain aamulla tapahtuvien kuljetuksien varmistamiseen taajamien läheisyydessä.

Yleisten teiden linja-autopysäkeillä olevien pysäkkikatosten talvihoitovastuu siirtyy kunnilta Tiehallinnolle. Lisäksi pysäkkien hoitotasoa parannetaan kaupunkiseuduilla. Kevyen liikenteen väylien talvihoidon taso säilyy pääosin ennallaan. Päiväaikana sataneen lumen poistoa ja liukkaudentorjuntaa etenkin taajamakeskustoissa kuitenkin tehostetaan.

Tiehallinnon ja kuntien yhteistyötä taajamien teiden, katujen ja kevyen liikenteen väylien talvihoidossa lisätään. Yhteistyöllä tehostetaan toimintaa ja parannetaan hoitotoimenpiteiden yhteensovittamista ja väylien tasalaatuisuutta.



## Liikenneympäristön hoito

Levähdys- ja pysäköimisalueiden sekä muiden viheralueiden hoidon taso pysyy pääosin ennallaan, mutta hoito tehdään entistä suunnitelmallisemmin. Resursseja kohdistetaan tärkeimpiin kohteisiin erityisesti istutusten hoidossa ja puhtaanapidossa. Tienvarsien niiton ajoituksessa otetaan huomioon niittykasvillisuuden suojeleminen, mutta liikenneturvallisuus ei heikene. Liikenneturvallisuuksista vesakonraivausta laajennetaan hirvivahinkojen takia eräillä pääteijaksoilla.

Tievalaistuksen määrä kasvaa noin 480 km eli lähes kaksinkertaiseksi vuoteen 2004 mennessä, jos aikaisemmin kunnan vastuulla olleita valaistuksia otetaan Tiehallinnolle tienpidon kustannusjakoperiaatteiden muuttuessa. Tiehallinnolle siirtyvä määrä sovitaan kuitenkin kuntien ja Tiehallinnon kesken.

Liikennemerkkien ja opasteiden uusimisen kiertoa nopeutetaan. Myös reunapaaluja uusitaan teijaksoittain. Tiemerkitöihin panostus kasvaa lähinnä tieverkon laajenemisen johdosta.

## Rakenteiden ja laitteiden hoito

Päällysteiden paikkausten rahoitustarve kasvaa jonkin verran tieverkon ikääntyessä ja laajentuessa. Paikkaustarvetta vähentää kuitenkin se, että suunnitelman mukaan päällysteiden ylläpitoon panostetaan nykyistä enemmän. Siltojen, rumpujen, kaiteiden, aitojen ja muiden rakenteiden ja laitteiden hoidossa ei tapahdu merkittäviä muutoksia.

Yleisten teiden linja-autopysäkkien pysäkkikatosten hoitovastuun siirtyminen kunnilta Tiehallinnolle lisää hoitokustannuksia. Hoidon tarpeeseen vaikuttaa myös tuleva toimintapolitiikka pysäkkien osalta: osaa pysäkeistä kehitetään laadukkaammiksi, osa huonokuntoisimmista katoksista poistetaan.





## Sorateiden hoito

Sorateiden ojituksen kierto palautetaan nykyisestä noin 15 vuodesta 8–10 vuoteen, mikä parantaa teiden rakenteellisen kunnon säilymistä. Sen ja runkokelirikon korjausten (korvausinvestointi) myötä sorateiden kunto paranee, jolloin niiden hoidon rahoitustarve hieman vähenee. Sorateiden pinnan hoito säilyy nykytasolla. Soratuksessa hyödynnetään materiaalia säästäviä menetelmiä.

## Lauttaliikenteen hoito

Tiehallinto hoitaa Turun tiepiirin alueella lauttaliikennettä 21 yhteysvälillä, joista 17:llä liikennöi lossi ja neljällä vapaasti kulkeva lautta-alus. Kantavuuden mukaan jaoteltuna 44 tonnin losseja on kolmesta, 70 tonnin losseja kolme ja 130 tonnin losseja yksi. Lautta-alukset ovat kantavuudeltaan 130–200 tonnia.

Lauttaliikenteen hoidon rahoittaminen on 1.1.1998 lähtien keskitetty Tiehallinnon keskuhallintoon. Aikaisemmin keskushallinto on myös tilannut liikenteen, mutta 1.1.2002 alkaen koko maan lauttaliikenteen hoidon hankkiminen siirtyi Turun tiepiiriin. Tällä hetkellä Tiehallinto ostaa kaikki liikennöintipalvelut Tieliikelaitoksen Lautta-varustamolta, mutta pyrkimyksenä on lauttaliikenteen kilpailuttaminen. Tiehallinto asettaa tilaamalleen liikenteelle ja kalustolle palvelutasovaatimuksia ja liikenteen tuottaja hankkii sopivan kaluston, jonka investointikustannus sisältyy yhtenä kustannustekijänä Tiehallinnolta laskutettavaan vuotuisen korvauksen liikenteen hoidosta.

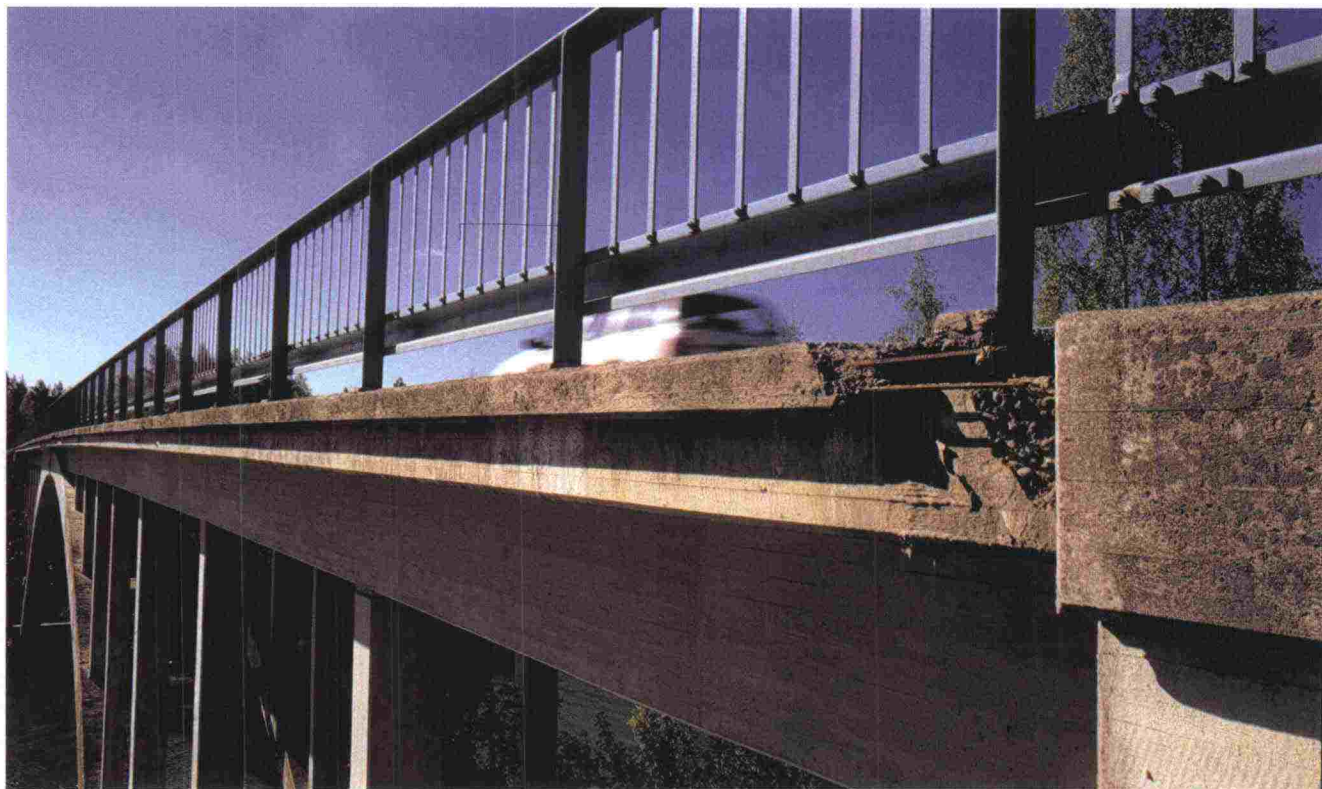
Lauttapaikoilla liikennöidään Tiehallinnon voimassa olevan lauttaliikenteen palvelutasopoliitiikan mukaisesti. Liikennöinti tapahtuu aikataulun mukaisesti lukuun ottamatta lyhyitä ja vähäliikenteisiä (Pinoperä, Wattkast, Merimasku, Ulkoluoto, Högsar) sekä Houtskarinnon alueella olevia (Kivimo, Mossala ja Saverkeit) lossivälejä. Suunnitelmakaudella palvelutasoa muutetaan entistä enemmän asiakkaiden toiveiden suuntaan mm. yöliikenteen osalta.

Kantavuudeltaan 44 tonnin lossit ovat vanhoja ja niiden käyttöikä lähestyy loppuaan. Vuoteen 2015 mennessä ne poistuvat käytöstä joko kiinteän yhteyden rakentamisen tai uusien lossien hankinnan myötä. Useissa kohteissa lossin korvaaminen sillalla on sekä Tiehallinnon kustannusten näkökulmasta että liikennetaloudellisesti kannattavaa. Silloitushankkeiden vaikutuksesta lauttaliikenteen hoidon kustannukset vähenevät, samalla kun asiakkaiden liikkumismahdollisuudet paranevat.

Lautta-alusväleillä vastataan liikenteen kasvuun uusilla lautoilla, mikä nostaa hyppäyksittäin palvelutasoa liikenteen kasvusta huolimatta. Kolmen PTS-kaudella hankittavan uuden lautta-aluksen pääomakustannukset nostavat vuosittain maksettavia liikennöintikorvauksia. Kiireellisimminkin suurempaa alusta tarvitaan Houtskarinnon lauttaliikenteeseen. Ensimmäisessä vaiheessa hankitaan uusi lautta Paraisten ja Nauvon välille ja samalla toinen välin nykyisistä suurista lautoista siirretään Houtskarinnon liikenteeseen. Nauvo–Korpoo välin nykyinen kalusto on puolestaan vanhinta ja siksi myös se kaipaa uusimista lähivuosina.







## 5.4 Teiden ja siltojen kunto, ylläpito ja korvausinvestoinnit

Ylläpidolla ja korvausinvestoinneilla säilytetään tien käyttökelpoisuus ja rakenteellinen kunto sekä palautetaan tieverkon vaurioituneiden ja kuluneiden rakenteiden kunto entiselleen.

Toimintalinjan lähtökohtana on ollut, että 90-luvun puolivälistä jatkunut tiestön kuntotilan vähittäinen heikkeneminen pysäytetään eli tieverkon kunto säilyy keskimäärin nykytasolla. Lisäksi peruskorjausikään tulevien siltojen lukumäärä kasvaa lähivuosina. Siksi ylläpitoon ja korvausinvestointeihin on osoitettu lähes tarvearvion mukainen rahoitus. Rahoitus kasvaa suunnittelukaudella noin 21 miljoonan euron vuositasolle, kun se vuonna 1999 oli 17,3 miljoonaa euroa. Eniten kasvua on siltojen korjauksissa ja perusparantamisessa sekä päällystettyjen teiden rakenteen parantamisessa ja päällysteiden ylläpidossa.

Nimettyjen korvausinvestointien rahoitus vähenee vertailuvuoteen 1999 verrattuna, mikä johtuu osin vuoden 1999 poikkeuksellisen suuresta korvausinvestointirahoituksesta, osin siitä, että osa

korvausinvestointitarpeesta puretaan päällysteiden ylläpidon ja nimeämättömien kohteiden parantamiseen varatun rahoituksen avulla.

### Päällysteiden ylläpito

Päällystettyjen teiden keskimääräinen laatutaso pidetään nykytasolla, mikä merkitsee parannusta nykyiseen toimintalinjaan verrattuna. Viime vuosien rahoitustasolla päällysteiden vauriot ovat vähitellen lisääntyneet alemmalla tieverkolla. Vilkkaasti liikennöidyillä pääväylillä päällysteiden laatutasoa nostetaan hieman. Joitakin huonokuntoisimpia vähäliikenteisiä SOP-teitä muutetaan sorateiksi. Melulle häiriöherkillä alueilla kokeillaan ns. hiljaisten päällysteiden käyttöä.

Kevyen liikenteen väylien uudelleenpäällystysmääriä lisätään. Uudelleenpäällystystarvetta lisäävät kevyen liikenteen väylästäön ikääntyminen ja laajeneminen.



*Taulukko 7. Ylläpidon ja korvausinvestointien rahoituksen jakautuminen vuosina 2001–2015 (vuoden 2001 tammikuun kustannustaso, maarakennuskustannusindeksi 117,6).*

Tuote	PTS-linjaus 5-vuotiskausittain M€/vuosi keskimäärin			2001-2015 M€/vuosi keski- määrin
	2001-05	2006-10	2011-15	
Päällysteiden ylläpito	9,5	9,5	9,5	9,5
Rakenteiden ja laitteiden ylläpito	1,9	2,4	2,4	2,2
Tiestön nimetyt korvausinvestoinnit	2,1	1,2	2,0	1,8
Päällystetyn tiestön peruskorjaus	2,9	2,9	2,9	2,9
Sorateiden runkokelirikkokorjaukset	0,3	0,7	0,5	0,5
Pienet sillankorjaustyöt	1,5	1,5	1,5	1,5
Siltojen peruskorjaus ja uusiminen	2,7	2,7	2,7	2,7
<b>Ylläpito yhteensä</b>	<b>20,9</b>	<b>20,9</b>	<b>21,5</b>	<b>21,1</b>

## Rakenteiden ja laitteiden ylläpito

Merkittävimmät muutokset nykyiseen toimintaan ovat, että vanhojen tiekaiteiden ja riista-aitojen uusiminen käynnistetään PTS-kaudella ja tielaitureiden korjauksiin varataan niiden kunnan ylläpidon edellyttämä vuosittainen rahoitus. Ennen PTS-kautta 2001–2015 kaiteita ja aitoja ei ole uusittu ja tielaitureissa on tehty vain yhteysalusliikenteen toiminnan edellyttämät välttämättömät korjaustoimenpiteet. Myös vanhoja pumppaamoita parannetaan.

Moottoriteiden kaiteita jatketaan liikenneturvalisuussyistä. Kunnilta siirtyvien valaistusten pylvää sekä pysäkkikatokset edellyttävät monin paikoin uusimista. Muilta osin liikennemerkkien ja muiden liikenteen ohjauslaitteiden, valaistuksen, kivetysten ja muiden rakenteiden ja laitteiden ylläpito säilyy nykytasolla.

## Päällystetyn tiestön rakenteen parantaminen ja korvausinvestoinnit

Tiestön rakenteellisen kunnan heikkeneminen pysäytetään lisäämällä rakenteen parantamistoimia, mikä merkitsee parannusta nykyiseen toimintalinjaan verrattuna.

Päällystetyn tiestön pieniä leveyspuutteita ei kuitenkaan pystytä säännönmukaisesti korjaamaan päällysteen uusimisen yhteydessä suunnitellun rahoituksen puitteissa, vaan tien leven-

täminen ylläpidon ja korvausinvestointien yhteydessä harkitaan tapauskohtaisesti.

Myös kevyen liikenteen verkon rakenteellinen kunto säilytetään nykytasolla, mikä edellyttää vähittäistä lisäpanostusta niiden ylläpitoon.

## Sorateiden ylläpito

Sorateiden runkokelirikkokohtia vähennetään edelleen, mutta hitaasti. Muuhun maahan verrattuna Turun tiepiirissä on kuitenkin painorajoituksia ja kelirikkoa melko vähän jo nykyisin.

## Siltojen ylläpito ja korvausinvestoinnit

Rahoitusta siltojen ylläpitoon ja korvausinvestointeihin lisätään selvästi. Toimintalinjana on siltojen kunnan säilyttäminen nykytasolla, mikä on selvä muutos nykylinjaan verrattuna. Tiepiirin siltojen kunto on päässyt laskemaan hieman koko maan keskiarvon alapuolelle. Lisäksi peruskorjausikään tulevien siltojen lukumäärä kasvaa lähivuosina. Vuonna 2001 tiepiirissä oli 19 painorajoitettua siltaa ja niiden lisäksi 30 siltaa oli tehostetussa tarkkailussa. Ilman suunniteltua lisärahoitusta on näköpiirissä, että painorajoituksia alkaisi tulla lisää 1–2 siltaa vuodessa.



## 5.5 Liikenteen hallinta

Liikenteen hallinnan toiminnot ovat tie- ja liikenneolojen seuranta, tiedotus, muuttuva liikenteen ohjaus, liikenteen automaattivalvonta ja häiriöiden hallinta. Liikenteen hallinnan operatiiviset toiminnot suoritetaan liikennekeskuksessa.

Yleisesti ottaen liikenteen hallinnan painoarvo ja merkitys tienpidossa tulee kasvamaan. Liikenteen hallinnan rahoituksen suhteellinen kasvu on suurta, vaikka rahankäyttö on vielä absoluuttisesti melko pientä. Liikenteen hallinnan rahoitus nousee suunnittelukauden aikana 660 000 eurosta 1,35 miljoonaan euroon vuodessa ollen siten keskimäärin 1,0 miljoonaa vuodessa. Investointien osuus on noin 350 000 euroa ja liikenteen hallintajärjestelmien ja -laitteiden hoidon ja ylläpidon osuus noin 650 000 euroa vuodessa. Huomattava osa liikenteen hallinnan investoinneista sisältyy kuitenkin suuriin investointihankkeisiin, lähivuosina erityisesti E18-tien rakentamishankkeeseen.

Joitakin liikenteen hallinnan tehtäviä on mahdollista siirtää muille palvelujen tarjoajille. Omana palveluna ja päävastuulla toteutettaneen liikenteen ohjauspalvelut kuten nopeuden säätely ja liikenteen varoittaminen muuttuvien opastein sekä muut viranomaistehtävät. Liikenteen tiedotuspalvelut sujuvuudesta, häiriöistä, keliennusteista ja tietöistä tuotetaan myös pääosin omana palveluna, mutta erityisesti tiedon välityksessä voidaan käyttää myös muita palvelun tarjoajia. Erillisinä päätöksinä tulee vielä ratkaista mm. avattavien siltojen ohjaus ja niiden valvonta, jotka voitaneen ostaa myös ulkopuolisena palveluna.

Yhtenä kehityssuuntana on yhteistyön lisääntyminen muiden viranomaisten kanssa. Esimerkkinä tästä on mm. suunniteltu Turun seudun liikenteen hallintakeskus. Myös häiriötilanteiden hoito ja vaihtoehtoisille reiteille ohjaus edellyttää eri viranomaisten ja toimijoiden yhteistyötä. Tie-



*Taulukko 8. Liikenteen hallinnan rahoituksen jakautuminen vuosina 2001–2015 (vuoden 2001 tammikuun kustannustaso, maarakennuskustannusindeksi 117,6).*

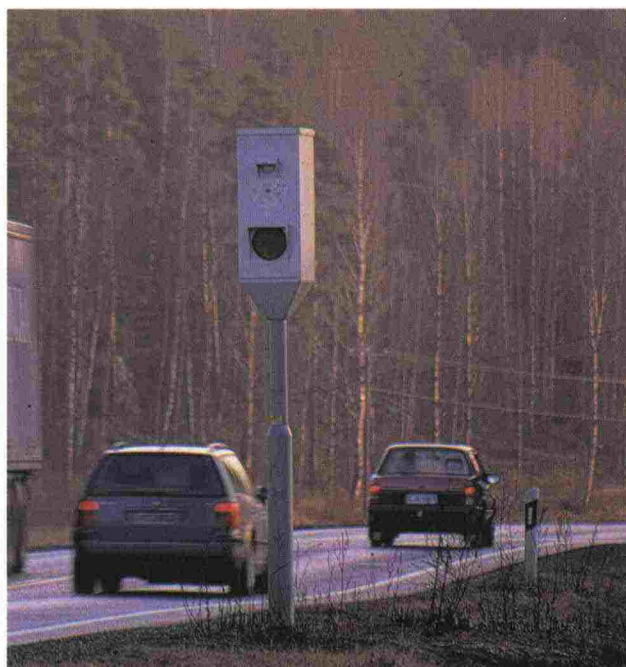
Tuote	PTS-linjaus 5-vuotiskausittain M€/vuosi keskimäärin			2001-2015 M€/vuosi keski- määrin
	2001-05	2006-10	2011-15	
Liikenteen hallinnan investoinnit	0,24	0,34	0,50	<b>0,36</b>
Liikenteen hallintajärjestelmien ja -laitteiden hoito ja ylläpito	0,42	0,66	0,85	<b>0,64</b>
<b>Liikenteen hallinta yhteensä</b>	<b>0,66</b>	<b>1,00</b>	<b>1,35</b>	<b>1,00</b>

piirillä voi olla myös vähäinen rooli pysäköintiin, joukkoliikenteeseen ja riskikuljetusten hallintaan liittyvissä toiminnoissa. Päävastuu tältä osin on kuitenkin muilla toimijoilla.

Liikenteen hallintaan liittyvät tärkeimmät kehitettävät tehtäväkokonaisuudet ja lähivuosien kehittämisprojektit ovat

- seurantajärjestelmien kehittäminen ja täydentäminen, mm. automaattiset liikenteen mittauspisteet, tiesääjärjestelmä, automaattinen kelinmittaus ja liikennekamerat. Niiden kehittämisjärjestys on suuret kaupunkiseudut, päätiet ja sen jälkeen muut erityiskohteet.
- liikennekeskuksen kehittämisprojektit, mm. liikennetiedon täysimääräinen hyödyntäminen ja muuttuvien nopeusrajoitusten automaattiohjaukseen siirtyminen.
- liikenteen tiedotuksen kehittäminen, mm. infopisteiden lisääminen, tiedotuksen laadullinen parantaminen yhteistyössä tuottajien ja muiden viranomaistahojen kanssa, aikatauluinformaation mahdollistaminen kehitettävillä pysäkeillä sekä tiedotuksen laajentaminen koskemaan läpimenokatuja suurilla kaupunkiseuduilla, mikä toteutetaan yhteistyössä kaupunkien kanssa.

Tulevien vuosien merkittävimpiä telematiikka-investointeja ovat mm. muuttuvat nopeusrajoitus ja infomerkit, telemaattinen hirvivaroitussjärjestelmä suurimpiin riskikohteisiin, automaattisen nopeudenvälvön laajentaminen noin 150 km matkalle yhteistyössä poliisin kanssa (kohteina valtatie 2, 8 ja 10 sekä maantie 180) sekä kevyen liikenteen ilmaisimien käytön laajentaminen kevytliikenteen laskentatarpeiden mukaan. Investointihankkeiden yhteydessä toteutettavia merkittäviä investointeja ovat mm. muuttuvat nopeusrajoitukset ja infotaulut sekä tunnelien häiriönhallintajärjestelmät E18-tielle välille Paimio–Suomusjärvi, muuttuvat nopeusrajoitukset, liikennevalot ja joukkoliikenteen telematiikka valtatielle 10 välille Turku–Lieto, avattavien siltojen telemaattinen ohjaus sekä uudet liikennevalot useissa liittymissä.





## 5.6 Laajennus- ja uusinvestoinnit

Laajennusinvestointien tarkoituksena on palauttaa tien palvelutaso lisääntyneen liikenteen edellyttämälle tai muutoin nykyajan vaatimukset täyttävälle kohtuulliselle tasolle. Laajennusinvestointien perustana on useimmiten lisääntyneen liikenteen myötä heikentynyt liikenneturvallisuus tai liikenteen sujuvuus.

Uusinvestoinnit muuttavat oleellisesti tieverkkoa. Pääosan uusinvestointikohteista nimeää eduskunta päättäessään tieverkon kehittämisen rahoituksen kohteista. Perustienpidon määrärahalla toteutettavista hankkeista lähinnä vain lossivälien korvaaminen sillalla on uusinvestointi. Uusia teitä tai eritasoliittymiä ei pystytä rakentamaan suunnitelman mukaisella perustienpidon rahoituksella.

### Perustienpito

Suunnitelma on laadittu Turun tiepiirin ohjelmotavissa olevan perustienpidon uus- ja laajennusinvestointien osalta keskimäärin 5,9 miljoonan euron vuotuisen rahoitustasoon, mikä on

300 000 € vähemmän kuin vertailuvuonna 1999. Tiehallinnon keskitetysti rahoittamiin investointeihin esitetään 2,8 miljoonan euron keskimää-

Kehittämishankkeet tai keskitetty perustienpidon rahoitus	M€/15v
moottoritien rakentaminen	217
runkoverkon yhteysvälihankkeet	93
kaupunkiseutujen sisääntulo-, ohitus- ja satamayhteydet (Turku, Pori, Rauma, Salo)	89
uudet ja parannettavat seututiet	51
lossin korvaaminen sillalla (8 kohdetta)	33
tasoristeysten poisto (Tiehallinnon rahoitusosuus)	11
Tiepiirin perustienpito	M€/15v
kevyen liikenteen järjestelyt	25
liittymien parantaminen	10
taajamateiden saneeraus	9
liikenneympäristön pehmentäminen	7
pienet liikenneturvallisuuskohteet	7

*Taulukko 9. Laajennus- ja uusinvestointien kustannuksiltaan suurimmat toimenpideryhmit.*



räistä rahoitusta, mikä on selvästi enemmän kuin vuoden 1999 noin 1,6 miljoonan euron rahoitus. Yhteensä perustienpidon laajennus- ja uusinvestointeihin esitetään keskimäärin 8,7 miljoonan euron rahoitusta vuodessa, mikä on 900 000 € (12 %) suurempi kuin vuonna 1999. Rahoituksen lisäys kohdistuu siten kokonaan keskitetysti rahoitettaviin investointeihin, joita suunnittelukaudella ovat lossien korvaaminen silloilla, uusien lauttojen edellyttämien rantautumislaitteiden uusiminen sekä pohjavesisuojaukset.

Tiepiireille jaetaan perustienpidon investointirahaa liikennesuoritteen suhteessa. Samaa periaatetta sovelletaan Satakunnan ja Varsinais-Suomen väliseen rahanjakoon perustienpidon laajennus- ja uusinvestointien osalta. Tällä perusteella Varsinais-Suomen osuus investoinneista on 64 % ja Satakunnan osuus 36 %. Periaate ei koske kehittämishankkeita, keskushallinnon rahoittamia perustienpidon investointeja eikä muita erityiskohteita. PTS-työn kuluessa ei kuitenkaan ole jaettu yksittäisiä perustienpidon investointeja maakunnittain, vaan periaate otetaan huomioon tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmaa laadittaessa.

Tiepiirin ohjelmoitavissa olevien investointien rahoitus on suunnattu ensisijaisesti liikenneturvallisuutta parhaiten edistäviin investointeihin sekä ruuhkautuvien liittymien toimivuuden turvaamiseen. Odotuksiin ja tarpeisiin verrattuna eniten on jouduttu vähentämään rahoitusta uusien tieyhteyksien ja eritasoliittymien rakentamisesta, sillä niitä ei esitetä rakennettavaksi lainkaan perustienpidon rahoituksella keskitetysti rahoitettavaa Sammun eritasoliittymää lukuunottamatta. Myös suurin osa teiden leventämiseen ja geometrian parantamiseen kohdistuvista odotuksista jää toteuttamatta. Teitä levennetään ja niiden geometriaa parannetaan ainoastaan kuntoperusteella määräytyvien korvausinvestointien sekä pääteiden runkoverkon osalta kehittämisrahoituksella toteutettavien yhteysvälihankkeiden yhteydessä.

Muita investointiryhmiä, joiden tarve on selvästi suunnitelman mukaista rahoitustasoa suurempi ovat kevyen liikenteen järjestelyt, joukkoliikenteen

toimintaedellytysten parantaminen ja valaistuksen rakentaminen; siitäkin huolimatta, että kaikkien niiden rahoitukseen on suunnitelmassa pyritty panostamaan. Taajamateiden saneeraus-hankkeiden määrää ei ole karsittu, mutta toimenpiteiden osalta tiepiirin rahoitusta suunnataan rajatumminkin edullisiin liikenneturvallisuutta parantaviin toimenpiteisiin, jolloin karsintaa joudutaan tekemään uusien kevyen liikenteen väylien rakentamisesta ja puhtaasti ympäristön ilmettä parantavista kalliimmista toimenpiteistä. Myös vähäliikenteisten sorateiden päällystämiseen kohdistuu odotuksia, mutta tiepiiri osallistuu päällystyshankkeisiin pääsääntöisesti vain päällystämisen tuoman hoitosäästön mukaisella osuudella.

Perustienpidon osalta vuosien 2001–2015 laajennus- ja uusinvestointien rahoitus jakautuu taulukon 10 mukaisesti. Taulukossa PTS-suunnitelman mukaista linjausta on verrattu tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelman 2001–2005 mukaiseen rahoitukseen.

Taulukossa 10 kuvatun Tiehallinnon rahoituksen lisäksi laajennus- ja uusinvestointeja voidaan toteuttaa aluekehittämisrahoituksella ja työllisyysrahoituksella sekä kuntien rahoittamina. Kunnat ovat osallistuneet joihinkin laajennusinvestointeihin, pääosin kevyen liikenteen järjestelyihin ja pienessä määrin taajamatiehankkeisiin, soratien päällystämisiin, melusuojauksiin, liittymien parantamiseen sekä hallinnollisen luokan muutoksen vaatimiin toimenpiteisiin. Kuntien rahoituksen tason on ensimmäisellä viisivuotiskaudella arvioitu olevan luokkaa 0,8–1,0 miljoonaa euroa vuodessa. Aluekehittämis- ja työllisyysrahoituksen arvioitu suuruusluokka on ensimmäisellä viisivuotiskaudella noin 400 000–600 000 € vuodessa. Aluekehittämisrahoitusta on myönnetty tavoite 2 -alueille pääasiassa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä tukeviin hankkeisiin, mm. matkailutai työssäkäyntialueita palveleviin kevyen liikenteen väyliin. Työllisyysrahoitusta voidaan myöntää koko tiepiirin alueelle ja sitä on pääosin käytetty hankkeiden vaikutuspiirissä olevien yritysten toimintaedellytysten parantamiseen, yleisimmin yhdystieliukkaisten teiden rakenteen parantamiseen.

*Taulukko 10. PTS-suunnitelman mukaisen perustienpidon laajennus- ja uusinvestointien rahoituksen jakautuminen (vuoden 2001 tammikuun kustannustaso, maarakennuskustannusindeksi 117,6) ja vertailu tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelman 2001–2005 mukaiseen rahoitukseen. Rahoitus on kohdistettu investointihankkeen päätoimenpiteen mukaan. Useat hankkeet sisältävät myös muita toimenpiteitä.*

PTS-suunnitelman mukainen perustienpidon laajennus- ja uusinvestointien rahoitus		Vertailu TTS 2001–2005 rahoitukseen		
INVESTOINTIRYHMÄ	M€ 2001–2015 (M€ 5-vuotis- kausittain)	TTS 2001–05  M€/v keskim.	PTS- linjaus 2001–15 M€/v keskim.	PTS verrat- tuna TTS: ään
<b>1. Hallinnollisen luokan muutokset</b> Parannetaan yhdessä kuntien kanssa MRL 83 § 4 mom. mukaan kaduiksi muuttuvat yleiset tiet, rahoitustarve kasvaa PTS-kaudella tasoon 0,17 M€/v. Varaudutaan yleisiksi teiksi muutettavien yksityisteiden kunnostamisen edellyttämiin investointeihin, n. 0,17 M€/v.	4,0 (1,0+1,3+1,7)	0	0,27	+
<b>2. Erilliset eritasoliittymät</b> PTS-linjaus: vt 12 Sampu 2,9 M€ (keskushallinnon rahoitus) ja mt 185 lhalan rampit 0,4 M€ (tiepiirin rahoitus). Jatkossa toteutetaan runkoverkon yhteysvälihankkeiden osana kehittämisrahoituksella.	3,3 (3,3+0+0) (keskushallinto 2,9 ja tiepiiri 0,4)	0,66	0,22 keskushallinto 0,19 ja tiepiiri 0,03	sis. jatkossa yhteys- väli- hank- keisiin
<b>3. Muut erilliset liittymäkohteet (toimenpiteenä mm. kanavointi, porrastus, liikennevalot, kiertoliittymä)</b> PTS-linjaus: parannetaan TTS:ssä lähivuosille ohjelmoidut kohteet sekä liittymät, joissa on tapahtunut vähintään kuusi henkilövahinko-onnettomuutta viidessä vuodessa tai joiden välityskyky ylittyy v. 2015 mennessä. Lisäksi varaudutaan yksittäisiin kalliimpiin ratkaisuihin ja joidenkin katuliittymien parantamiseen.	10,2 (3,4+3,4+3,4)	0,98 (TTS:n korkea luku johtuu yksittäisen liittymän suuresta kustannusarviosta)	0,68	
<b>4. Sisääntulo- ja ohikulkutiet sekä terminaal yhteydet</b> PTS-linjaus: kt40/mt185 Turku–Naantali liittymien parantaminen 2,35 M€ ja kt43 Laivanrakentajantie 0,25 M€.	2,7 (2,4+0,3+0)	0	0,18	+
<b>5. Ohituskaistan rakentaminen</b> PTS-linjaus: varaudutaan rakentamaan lähivuosille ohjelmoidut vt8:n ohituskaistat, mikäli yhteysvälihankkeen toteutus kehittämishankkeena viivästyy. Runkoverkon ohituskaistat sisältyvät yhteysvälihankkeisiin.	2,2 (2,2+0+0)	0,20	0,15	sis. jatkossa yhteys- väli- hank- keisiin
<b>6. Taajamateiden saneeraus</b> PTS-linjaus: jatketaan lähes nykyisellä rahoitustasolla, mutta kohteissa keskitytään entistä enemmän liikenneturvallisuusvaikutuksiin, jolloin hankekoko pienenee keskimäärin 170000–340000 euroon	9,0 (3,0+3,0+3,0)	0,66	0,60	
<b>7. Kevyen liikenteen järjestelyt</b> PTS-linjaus: nostetaan nykyistä rahoitustasoa ja toteutetaan TTS:ssä lähivuosille ohjelmoidut kevyen liikenteen väylät (69 km, 6 alikulkua), jonka jälkeen priorisoidaan toteutus ala-asteen koulureitteihin (40 km, 4 alikulkua), työmatkareitteihin ja muihin tarpeisiin	25,2 (8,4+8,4+8,4)	1,43  lisäksi kuntien rahoitusta noin 0,86 M€/v	1,68  lisäksi kuntien rahoitusta arvioidaan saatavan noin 1,01 M€/v	+
<b>8. Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen</b> PTS-linjaus: lisätään panostusta Tiehallinnon toimintalinjan mukaisesti	2,1 (0,4+0,8+0,9)	0,02	0,14	+
<b>9. Erikoiskuljetusreitit</b> PTS-linjaus: varaudutaan toteuttamaan tiepiirin yhteistyönä laadittavan tarveselvityksen mukaiset toimenpiteet	1,5 (0,5+0,7+0,3)	0,07	0,10	+



PTS-suunnitelman mukainen perustienpidon laajennus- ja uusinvestointien rahoitus		Vertailu TTS 2001–2005 rahoitukseen		
INVESTOINTIRYHMÄ	M€ 2001–2015 (M€ 5-vuotis- kausittain)	TTS 2001–05  M€/v keskim.	PTS- linjaus 2001–15 M€/v keskim.	PTS verrat- tuna TTS: ään
<b>10. Valaistus</b> PTS-linjaus: rakennetaan puuttuva valaistus teille, joiden KVL>7000 ajon./vrk ottaen huomioon liikenteen kasvu (muihin hankkeisiin sisällyttömiä kohteita n. 30 km, 0,9 M€). Sen jälkeen valaistaan vilkkaimpia työmatkaliikenteen tieosuuksia sekä pääteiden taajamakohtia, joissa on kevyen liikenteen onnettomuuksia n. 100 km, 2,4 M€ Kunnilta siirtyvät valaistusten parantamiskustannukset sisältyvät ylläpitoon	3,3 (0,8+1,4+1,1)	0,03  rahoitustaso ollut aikai- sempina vuosina suurempi	0,22	+
<b>11. Liikenneympäristön pehmentäminen</b> PTS-linjaus: pehmennetään vilkkaimmat runkoverkon ulkopuoliset pää- ja seututiet, yht. 600 km; 5,5 M€ (runkoverkon toimet sis. yhteysvälihankkeisiin) sekä nykyisen vt 1:n 28 km; 1,3 M€	6,8 (3,4+3,4+0)	0	0,45	+
<b>12. Riista-aidat</b> PTS-linjaus: varaudutaan rakentamaan muihin hankkeisiin sisällyttömiä kaksipuoleisia riista-aitoja n. 70 km	2,3 (0,7+0,8+0,8)	0	0,15	+
<b>13. Pienet liikenneturvallisuuskohteet</b> PTS-linjaus: rahoitustaso laskee nykyisestä taajamien pienten turvallisuustoimenpiteiden toteuttamiseksi korotusta tasosta noin 0,3–0,5 M€ vuositasolle. Taajamien läpikäynnin jälkeen varaudutaan seudullisten liikenneturvallisuussuunnitelmien toimenpiteisiin ja pieniin kevyen liikenteen turvallisuustoimiin. Rahoituksella toteutetaan pieniä, 200–20000 € nopeasti toteutettavia kohteita.	6,5 (2,4+2,4+1,7)	0,82	0,43	-
<b>14. P-alueet, levähdysalueet, palvelualueet, kuormausalueet ja liikenteen valvonta-alueet</b> PTS-linjaus: toteutetaan yksi korkeatasoinen palvelualue viisivuotiskausittain ja osallistutaan pienempien alueiden kehittämiseen. Toteutetaan liikenteen valvonta-alueita ja otetaan kuormausalueiden tarpeet huomioon pysäköinti-alueverkon kehittämisessä.	1,9 (0,7+0,7+0,5)	0,10	0,13	
<b>15. Viitoitus, reunapaalut, pienet ympäristökohteet</b> PTS-linjaus: pääteiden puuttuvat reunapaalut toteutetaan v. 2005 mennessä, 0,1 M€. EU:n liikennemerkkiiudistus toteutetaan v. 2005–06, 1,7 M€. Pienten ympäristökohteiden rahoitus säilyy nykytasolla 0,08 M€/v.	3,0 (0,5+2,1+0,4)	0,12	0,20  (EU:n liikennemerkki- uudistus)	+
<b>16. Meluntorjunta</b> PTS-linjaus: erillishankkeina suojataan yli 65 dBA:n kohteet, joita on yhteensä 13. Meluntorjuntaa sisältyy myös muihin hankkeisiin.	2,4 (0,8+0,8+0,8)	0  rahoitustaso ollut aik. vuosina suurempi	0,16	+
<b>17. Pohjaveden suojaukset</b> PTS-linjaus: erillishankkeina suojataan riskiluvultaan yli 75:n kohteet, yht. n. 12 km (keskushallinnon rahoitus). Pohjaveden suojauksia sisältyy myös muihin hankkeisiin.	4,2 (1,4+1,4+1,4)  (keskushallinto)	0,20  rahoitustaso ollut aik. vuosina suurempi	0,28	
<b>18. Virtausaukot</b> PTS-linjaus: toteutetaan TTS:ssä lähivuosille ohjelmoidut virtausaukot n. 0,5 M€ ja varaudutaan uuden virtausaukko-ohjelman kiireellisimpiin hankkeisiin.	1,7 (0,8+0,5+0,4)	0,10  rahoitustaso ollut aik.vuosina pienempi	0,11	+

PTS-suunnitelman mukainen perustienpidon laajennus- ja uusinvestointien rahoitus		Vertailu TTS 2001–2005 rahoitukseen		
INVESTOINTIRYHMÄ	M€ 2001–2015 (M€ 5-vuotis- kausittain)	TTS 2001–05 M€/v keskim.	PTS- linjaus 2001–15 M€/v keskim.	PTS verrat- tuna TTS: ään
<b>19. Lauttarantojen kaistajärjestelyt ja rantautumislaitteiden uusiminen</b> PTS-linjaus: jonoutuvien lauttarantojen kaistajärjestelyt 0,6 M€ toteutetaan v. 2005 mennessä (tiepiirin rahoitus) ja rantautumislaitteiden uusiminen 2,4 M€ lauttakaluston edellyttämässä aikataulussa (keskushallinnon rahoitus)	3,0 (1,6+0,8+0,7) (keskushallinto 2,4 ja tiepiiri 0,6)	0	0,20 keskushallinto 0,16 ja tiepiiri 0,04	+
<b>20. Lautan korvaaminen kiinteällä yhteydellä</b> PTS-linjaus: PTS-kaudella toteutetaan suunnitellusta yhdestätoista perustienpidon silloitushankkeesta kahdeksan sekä Merimaskun siltaan liittyvä Särkäsalmen läppäsilta (keskushallinnon rahoitus) Kiinteä yhteys Nauvo–Parainen on kehittämishanke, jonka ei arvioida toteutuvan vuoteen 2015 mennessä.	33,0 (10,5+11,5+11,0) (keskushallinto)	3,94	2,20 (8 kohdetta/ 15 vuotta)	-
<b>21. Muun uuden sillan rakentaminen</b> Ei tarpeita erillisenä hankkeena	0	0,30	0	
<b>22. Sillan uusiminen selvästi parempaan tasoon</b> Toteutetaan vain korvausinvestointien yhteydessä	0	0,40	0	
<b>23. Soratien parantaminen ja päällystäminen</b> PTS-linjaus: osallistuminen yhteishankkeisiin kuntien kanssa 0,17 M€/v	2,7 (0,9+0,9+0,9)	0,42	0,18	-
<b>24. Alemman päällystetyn tieverkon parantaminen/leventäminen</b> Osa toteutuu korvausinvestointien yhteydessä.	0	0 rahoitustaso ollut aik. vuosina suurempi	0	
<b>25. Seututeiden parantaminen/leventäminen</b> Osa toteutuu korvausinvestointien yhteydessä.	0	0		
<b>26. Pääteiden parantaminen/leventäminen</b> Ei toteuteta perustienpidon toimenpiteinä.	0	0	0	
<b>27. Toisen ajoradan rakentaminen</b> Ei toteuteta perustienpidon toimenpiteinä.	0	0	0	
<b>28. Uudet tieyhteydet/alempi tieverkko</b> Ei toteuteta perustienpidon toimenpiteinä.	0	0	0	
<b>29. Uudet tieyhteydet/seututiet</b> Ei toteuteta perustienpidon toimenpiteinä.	0	0	0	
<b>30. Uudet tieyhteydet/päätiet</b> Ei toteuteta perustienpidon toimenpiteinä.	0	0	0	
<b>31. Moottoriteiden/moottoriliikenneteiden rakentaminen</b> Ei toteuteta perustienpidon toimenpiteinä.	0	0	0	
<b>32. Rautateiden tasoristeyksien poisto</b> Ei toteuteta perustienpidon toimenpiteinä. Mahdollisesti osa kohteista voidaan aluksi suojata halvemmilla toimenpiteillä.	0	0	0	
<b>YHTEENSÄ</b> Keskushallinto Tiepiiri	<b>(49,1+44,6+37,4)</b> (15,8+13,7+13,1) (33,3+30,9+24,3)	<b>131,1</b> 42,6 88,5	<b>9,86</b> 8,74 2,84 5,90	



## Kehittämishankkeet

Kehittämishankkeiden eli valtion talousarviossa erikseen nimettyjen suurten uus- ja laajennusinvestointien ja runkoverkon yhteysvälihankkeiden ohjelmointi tapahtuu valtakunnallisesti eikä hankkeiden toteutuminen ole tiepiirin päätettävissä. Seuraavassa taulukossa on esitetty hankkeet, joiden rahoitus on arvioitu mahdolliseksi nykyisen Tiehallinnon rahoitustason ja nykyisten tienpidon toimintalinjojen puitteissa. Hankkeet jakautuvat E18-moottoritien rakentamiseen, Turun, Porin, Rauman ja Salon kaupunkiseutu- ja satamayhteyshankkeisiin, pääteiden runkoverkon yhteysvälien kehittämishankkeisiin, Turku-Toijala ja Pori-Kokemäki -rataosien tasoristeysten poistoon sekä seututeiden rakentamis- ja parantamishankkeisiin.

Lisäksi pääosin Hämeessä sijaitsevaa kantatien 52 jaksoa Somero-Jokioinen pyritään kehittämään yhteistyössä Hämeen tiepiirin kanssa. Olkiluotoon johtava maantie 2176 parannetaan erillisrahoituksella, jos uusi ydinvoimala rakennetaan Olkiluotoon.

Kehittämishankkeet on jaettu kahteen koriin. Korissa 1 ovat keskushallinnon toiminta- ja taloussuunnitelmassa vuosille 2001–2006 ehdolla olevat hankkeet ja korissa 2 muut kehittämishankkeet, joiden oletetaan toteutuvan vuoteen 2015 mennessä. Korin 2 hankkeet on jaettu kahteen tavoitteelliseen aloitusjaksoon. Korien sisältämien hankkeiden yhteenlasketut kustannukset ovat noin 460 miljoonaa euroa. Vuoteen 2015 mennessä toteuttuna niiden rahoitustarve on runsaat 30 miljoonaa euroa vuodessa, mikä on jonkin verran viime vuosien rahoitustasoa korkeampi.

Epävarminta on esitettyjen seututiehankeiden mt 210 Lappi-Hinnerjoki, mt 224 Haku-tie, mt 272 Poikeljärvi-Noormarkku ja mt 210 Oripää-Yläne toteutuminen, sillä nykyisellä tienpidon rahoitustasolla kehittämisen rahoitus on valtakunnan tasolla linjattu suunnattavaksi lähinnä runkoverkoon kuuluvien vilkkaiden pääteiden, satamayhteyksien ja suurten kaupunkiseutujen hankkeisiin. Turun tiepiirissä pääteiden runkoverkkoon kuuluvat valtatie 1, 2, 8 ja 9 sekä kantatie 40. Suunnitelmassa on oletettu, että Rauman satamaan johtava vientikuljetuksille tärkeä valtatie 12 liitetään runkoverkkoon, jolloin myös sen parantaminen sisältyy pääteiden runkoverkon yhteysvälihankkeisiin. Sen sijaan valtateiden 10, 11 ja 23 ei oleteta jatkossakaan kuuluvan runkoverkkoon.

Raportin liitteenä on esitetty kaikki suunnitelmaa laadittaessa tarkastellut kehittämishanke-ehdotukset. Laajennus- ja uusinvestointien jako perustienpidon hankkeisiin ja kehittämishankkeisiin perustuu siihen, paljonko rahaa on käytettävissä perustienpidon investointeihin kummassakin maakunnassa.

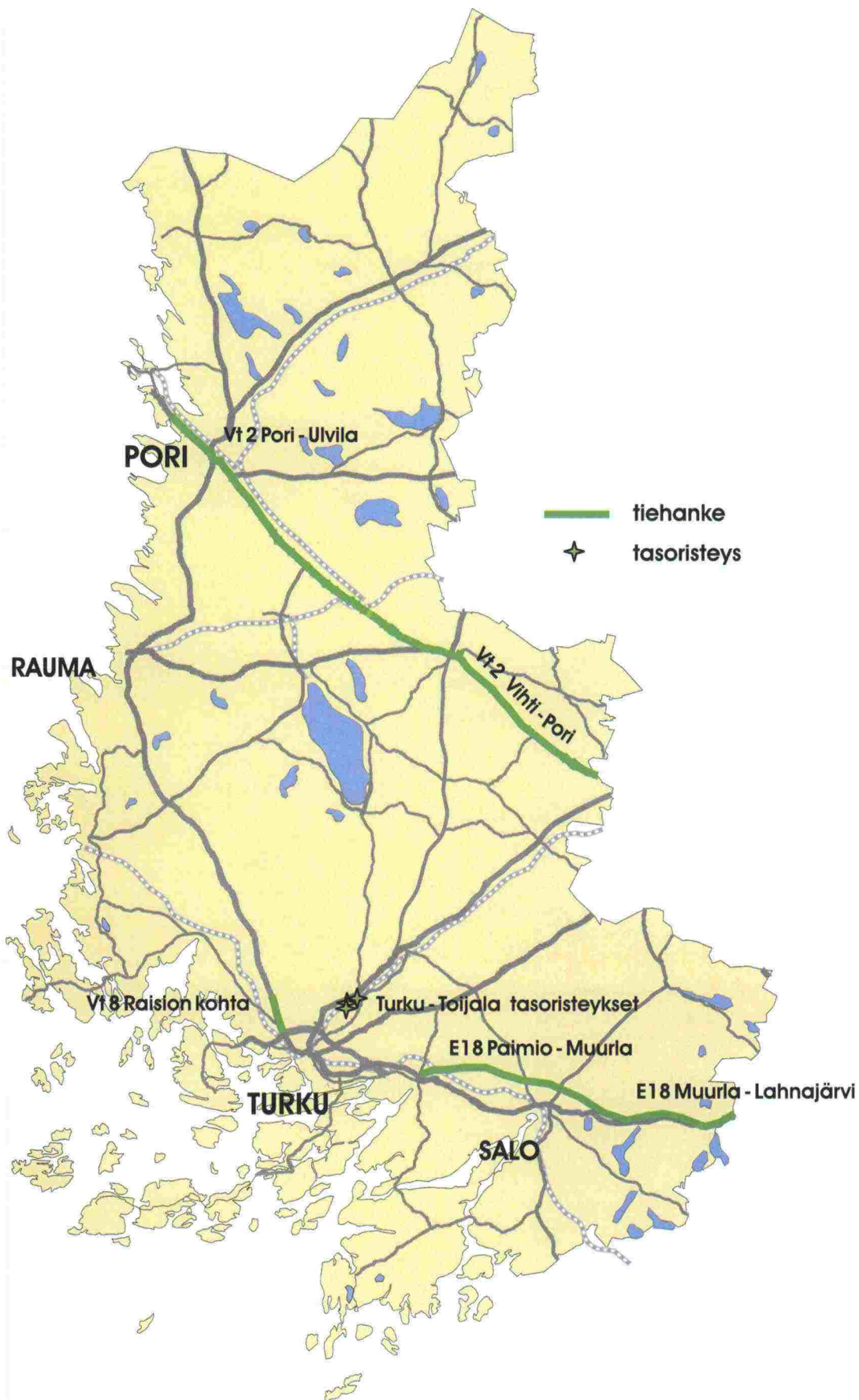
Mahdollisina perustienpidon hankkeina on tarkasteltu ainoastaan hankkeita, jotka voidaan toteuttaa järkevästi kahdessa vuodessa siten, että hanke sitoo vuositasolla korkeintaan noin puolet maakunnan perustienpidon investointirahoista. Tällä perusteella Satakunnassa yli 3,4 miljoonan euron ja Varsinais-Suomessa yli 5,1 miljoonan euron hankkeet edellyttävät toteuttamista valtion budjetissa erikseen nimettyinä kehittämishankkeina tai budjetissa osoitetun teemarahoituksen (kuten rautateiden tasoristeysten poisto) puitteissa.

Taulukko 11. PTS-suunnitelman mukaiset kehittämisen hankekorit.

<b>HANKEKORI 1. Tiehallinnon TTS:ssa vuosille 2001–2006 esitetty kehittämishankkeet</b>			
<b>Moottoritien rakentaminen</b>	<b>Hinta M€</b>	<b>Aloit. jakso</b>	<b>Huom.</b>
E18 Paimio–Muurla	106	1997	Avataan liikenteelle 2003
E18 Muurla–Lohja	111	2004	Piirin osuus koko hankkeesta
<b>Yhteysvälihankkeet</b>	<b>Hinta M€</b>	<b>Aloit. jakso</b>	<b>Huom.</b>
Vt2 Vihti–Pori	17	2005–06	Piirin osuus koko hankkeesta
<b>Kaupunkiseutuhankkeet</b>	<b>Hinta M€</b>	<b>Aloit. jakso</b>	<b>Huom.</b>
Vt2 Porin lentoasema–Ulvila	15	2000	Avataan liikenteelle 2002
Vt8 Raision kohta	15	2003	
<b>Korridorihankkeet</b>	<b>Hinta M€</b>	<b>Aloit. jakso</b>	
Turku–Toijala -radan tasoristeysten poisto	2	1999	Tiehallinnon noin 50 % osuus
<b>Hankekori 1 yhteensä</b>	<b>266 M€</b>		

<b>HANKEKORI 2. Kehittämishankkeet, joiden oletetaan alkavan vuosina 2007–2015</b>			
<b>Yhteysvälihankkeet</b>	<b>Hinta M€</b>	<b>Aloit. jakso</b>	<b>Huom.</b>
Vt8 Raisio–Pori	46	2007–10	Vt12 ehdotettu runkoverkkoon
Kt40 Naantali–Piikkiö	21	2007–10	
Vt12 Rauma–Huittinen	4	2011–15	
Vt9 Aura–Loimaa	5	2011–15	
<b>Kaupunkiseutuhankkeet</b>	<b>Hinta M€</b>	<b>Aloit. jakso</b>	<b>Huom.</b>
Vt8 Pori–Söörmarkku	14	2007–10	Nykyisen ys:n mukainen hinta Ilman Raision etl:n uusimista
Vt12 Rauman keskusta- ja satamayhteys	12	2007–10	
Kt52 Salon itäinen ohikulkutie	22	2007–10	
Kt40–Vt8–Suikkilantie, Turun satamayhteys	11	2011–15	
<b>Korridorihankkeet</b>	<b>Hinta M€</b>	<b>Aloit. jakso</b>	<b>Huom.</b>
Kokemäki–Pori -radan tasoristeysten poisto	5	2007–10	Tiehallinnon n. 50 % osuus
Turku–Loimaa-radon tasoristeysten poisto	4	2007–10	Tiehallinnon n. 50 % osuus
<b>Uudet, parannettavat seututiet</b>	<b>Hinta M€</b>	<b>Aloit. jakso</b>	<b>Huom.</b>
Mt210 Lappi–Hinnerjoki	8	2007–10	
Mt224 Haku-tie	33	2011–15	
Mt272 Poikeljärvi–Noormarkku	3	2011–15	
Mt210 Oripää–Yläne	7	2011–15	
<b>Hankekori 2 yhteensä</b>	<b>195 M€</b>		





Kuva 18. Hankekori 1, Tiehallinnon TTS:ssä vuosille 2001–2006 esitetyt kehittämishankkeet.



Kuva 19. Hankekori 2, kehittämishankkeet, joiden oletetaan alkavan vuosina 2007–2015.





## 6 Toimintalinjan vaikutukset

### 6.1 Tavoitteiden toteutuminen

PTS-linjauksen mukainen toimintalinja pysäyttää tieverkon kunnon laskun ja säilyttää talvihoidon tason hyvänä, paikoin parantaakin sitä. Perustienpidon investoinneissa painottuu ennen muuta liikenneturvallisuus niin taajamissa kuin muulla tieverkolla. Myös ruuhkautuvien liittymien toimivuus turvataan lisäkaistoilla, liikennevaloilla ja kiertoliittymillä, mutta eritasoliittymiä ei perustienpidon rahoituksella pystytä rakentamaan.

Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen kaupunkiseuduilla ja taajamissa jatkuu, mutta

koko tarpeeseen ei pystytä vastaamaan. Myös joukkoliikenteen toimintaolosuhteita parannetaan. Valaistusta rakennetaan lisää, mutta ei koko tarvetta vastaavasti. Kiireellisimmät pohjavesisuojaukset, virtausaukot ja melusuojaukset rakennetaan. Liikennemelulle altistuvien alueiden määrä kuitenkin lisääntyy liikenteen kasvaessa. Liikenneympäristön viihtyisyyttä taajamissa parannetaan, mutta taajamahankkeiden sisältöä joudutaan karsimaan liikenneturvallisuutta painottaen. Saaristossa lauttaliikenteen kehittäminen ja usei-



den lyhyiden lossivälien korvaaminen silloilla parantaa alueen tieliikenneyhteyksiä, mutta kaikkia suunniteltuja lossivälejä ei pystytty korvaamaan sillalla vuoteen 2015 mennessä.

Suuremmat kehittämishankkeet kohdistuvat pitkälti keskeisille runkoverkon yhteysväleille ja satamayhteyksiin. Niiden avulla parannetaan liikenteen toimivuutta ja kuljetusten luotettavuutta vilkkaimilla pääteillä ja valtakunnallisesti merkittävillä tavaraliikenteen yhteyksillä liikenteen kasvaessa. Muilla pääteillä ja alemmalla tieverkolla liikenteen olosuhteet säilyvät pääosin entisellä tasolla. Sujuvuustoimenpiteitä tehdään vain ongelmallisimmissa ruuhkaliittymissä. Turun ja Porin kaupunkiseuduilla henkilöautoliikenteen sujuvuus heikkenee hieman liikenteen kasvaessa, mutta valtakunnallisten läpikulku- ja tavaraliikenteen yhteyksien toimivuus turvataan myös siellä.

Uusia teitä ei perustienpidon rahoituksella pystytä rakentamaan. Myös suurin osa teiden leveyteen ja geometriaan kohdistuvista parantamistarpeista jää toteuttamatta. Alemman tieverkon teitä levennetään ja niiden geometriaa parannetaan ainoastaan kuntoperusteella määräytyvien korvausinvestointien yhteydessä. Vähäliikenteisten sorateiden päällystämiseen tiepiiri osallistuu pääsääntöisesti vain päällystämisen tuoman hoitosäästön mukaisella osuudella.

**Valittu toimintalinja tukee käytettävissä olevien resurssien puitteissa Turun tiepiirin tienpidolle asetettuja tavoitteita seuraavissa luvuissa (6.1.1–6.1.6) esitetyillä tavoilla:**

### 6.1.1 Yhteistyö ja yhteiskunnallinen vastuu

Turun tiepiiri toimii tienpidon eri tehtävissä yhteistyössä asiakkaiden, eri viranomaistahojen ja muiden toimijoiden kanssa. Tiepiiri tukee valtakunnan, maakuntien, kaupunkiseutujen ja kuntien liikennejärjestelmien kehittämistavoitteita, osallistuu liikennejärjestelmäsuunnitelmien toteuttamista ohjaaviin aiesopimuksiin ja valitsee toteuttamisohjelmiin näissä suunnitelmissa yhteisesti sovittuja hankkeita käytettävissä olevien resurssien puitteissa. Liikennejärjestelmäsuunnitelma on tehty Turun kaupunkiseudulle ja Lounais-Suomen saaristoon. Porin ja Salon kaupunkiseutujen suunnitelmat ovat tekeillä ja seuraavaksi käynnistyy Rauman kaupunkiseudun suunnittelu. Kaupunkiseutujen jälkeen ovat vuorossa koko maakunnan kattavat liikennejärjestelmäsuunnitelmat Varsinais-Suomeen ja Satakuntaan.

Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa yhteysverkkojen kehittämiselle asetetuista tavoitteista toimintalinja painottaa erityisesti liikenneturvallisuutta, valtakunnallisesti merkittävien yhteyksien toimivuutta yhtenäisenä liikennejärjestelmänä yhdessä satamien ja rataverkon kanssa sekä saariston elinkeinoelämän ja pysyvän asutuksen tarpeita. Sen sijaan tavoitteita liikenne- ja kuljetustarpeen vähentämisestä ja kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen eheyttämisestä toimintalinja tukee vain osittain. Pääteihin panostaminen, erityisesti Turun ja Porin sisääntuloväylien hankkeet, edistävät yhdyskuntarakenteen hajautumista, mutta vastapainoksi kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parantamalla sekä taajamajärjestelyillä tuetaan yhdyskuntarakenteen eheytymistä.

Maankäyttösuunnitelmien yhteistyöviranomaisena tiepiiri vaikuttaa omalta osaltaan erityisesti siihen, että yhdyskuntarakennetta hajauttavia ja liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia muusta taajamarakenteesta irrallisia uusia maankäyttöalueita vältetään. Samoin tiepiiri vaikuttaa siihen, että maankäyttösuunnitelmat eivät johda uusien meluongelmakohteiden rakentamiseen.



### 6.1.2 Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus

Tiestön ja siltojen kunnon heikkeneminen pysäytetään suuntaamalla perustienpidon rahoitusta nykyistä enemmän ylläpitoon ja korvausinvestointeihin. Rakenteeltaan heikentyneiden päätejaksojen, mm. kt 43 Laitila–Eura ja vt 2 Huittinen–Humppila, kantavuus parannetaan vastaamaan tien kuormitusta. Sorateiden runkokelirikosta liikenteelle aiheutuvia haittoja poistetaan parantamalla runkokelirikko kohtia, joita on jo nyt vähän koko maahan verrattuna. Kelirikkokohteet vähenvät kuitenkin hitaasti. Muun tiestön keskimääräinen kunto säilytetään nykytasolla. Korvausinvestoinneilla on kuitenkin suuri paikallinen vaikutus, koska niiden seurauksena tien kunto paranee hyppäyksenomaisesti. Kunnan heikentyminen puolestaan tapahtuu vähitellen, toisilla teillä nopeammin ja toisilla hitaammin.

Uus- ja laajennusinvestointien valinta ja sisältö perustuvat kustannustietoiseen suunnitteluun, vaikutusten selvittämiseen ja avoimeen suunnitteluprosessiin. Niiden avulla toimenpiteet valitaan, kohdennetaan ja mitoitetaan tukemaan mahdollisimmin tehokkaasti niille asetettuja tavoitteita. Lisäkapasiteettia tiestölle rakennetaan vain pahimmissa ongelmakohteissa: E18, vt 2 ja 8 Porissa, vt 8 Raisiossa, Salon itäinen ohikulkutie sekä Turun ja Rauman satamayhteydet. Muualla liikenteen toimivuutta parannetaan ensisijaisesti ongelmaliittymien valo-ohjauksella, kanavoinneilla ja kiertoliittymillä sekä pääteiden linjaosuuksien ohituskaistoilla.

Yleisten teiden tasoristeysten poisto edistää olemassa olevan ratakapasiteetin hyödyntämistä sekä henkilö- että tavaraliikenteessä, mutta hankkeiden pitkä toteuttamisaika hidastaa merkittävästi henkilöliikenteen kehittämisäikataulua Kokemäki–Pori ja Turku–Toijala -radoilla. Lyhyimpien lossivälien korvaaminen silloilla vähentää tienpidon kustannuksia pitkällä tähtäimellä.

Itse tienpitotoimien tehokkuus ja taloudellisuus paranevat avoimen kilpailun myötä.

### 6.1.3 Elinkeinoelämän toimintaedellytykset

Elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä toimintalinja tukee hyvin. Kuljetusketjujen toimivuus, täsmällisyys ja turvallisuus paranee, sillä kehittämishankkeet painottuvat selvästi valtakunnallisen tavaraliikenteen kannalta tärkeimmille pääteille ja kaupunkiseutujen satama- ja terminaaliyhteyksiin.

Turun, Salon ja Helsingin välinen yhteys paranee merkittävästi E18-tien valmistumisen myötä. Tavaraliikenteen ohella uusi tie helpottaa myös 2500–3000 henkilön suuruusluokkaa olevaa päivittäistä työssäkäyntiä Turun ja Salon välillä.

Valtateitä 2, 8 ja 12 sekä kantatietä 40 parannetaan laajempina yhteysvälihankkeina. Turun ja Rauman satamayhteyksiä parannetaan yleisinä teinä. Porin satamaan suuntautuvan liikenteen toimivuus valtateilla 2 ja 8 turvataan ja satamatietä 272 jatketaan valtatielle 23. Uudessakaupungissa satamayhteys muutetaan yleiseksi tieksi ja kantatien 43 rakennetta parannetaan. Salossa varmistetaan ohitustiejärjestelyjen avulla toimivat yhteydet E18-tieltä työpaikka-alueille. Tavoitetilanteessa elinkeinoelämälle tärkeä valtatie 8 on liitetty TEN-verkkoon.

Myös pääteiden hoito ja kunto pysyvät nykyisellä hyvällä tasolla. Tehostettu talvihoito valtateilla 1 ja 8 säilytetään pysyvästi.

Monia tieverkon yhteyspuutteita ei kuitenkaan ole mahdollista rakentaa suunnittelukauden aikana. Niistä elinkeinoelämän kannalta merkittävimpiä olisivat pitkämatkaista tavaraliikennettä sujuvoittavat Liedon ja Eurajoen ohikulkutiet valtateilla 10 ja 8. Myöskään kantateiden 44 ja 52 parantaminen päätietetasoiseksi ei ole mahdollista suunnittelukauden aikana.

Alemmalla tieverkolla tavaraliikenteen olosuhteet pysyvät pääosin ennallaan. Tiestön kunnoston heikkeneminen pysäytetään ja sorateiden jo nyt muuta maata vähäisempiä kelirikkokohtia vähennetään vähitellen. Talvihoidossa jatketaan nykyisellä, useiden teiden osalta talveksi 2001–2002 parannetulla tasolla. Alkutuotannon tärkeimpien kuljetusten perusteella kohdistetun ja ajoitetun täsmätalvihoidon avulla kuljetusten toimintavarmuutta pystytään paikoin parantamaan,



vaikka suuria lisäresursseja alemman tieverkon talvihoitoon ei pystytä siirtämään. Saaristossa useiden lyhyiden lossivälien korvaaminen silloilla ja kantavammat lossit helpottavat osaltaan myös tavaraliikennettä. Rauman puukuljetuksille tärkeä seututie mt 210 Lappi–Hinnerjoki sekä Turun seudun uloimman kehätien mt 224 puuttuva osuus Aurasta Mietoisiin rakennetaan, jos hankkeisiin saadaan kehittämisrahoitusta.

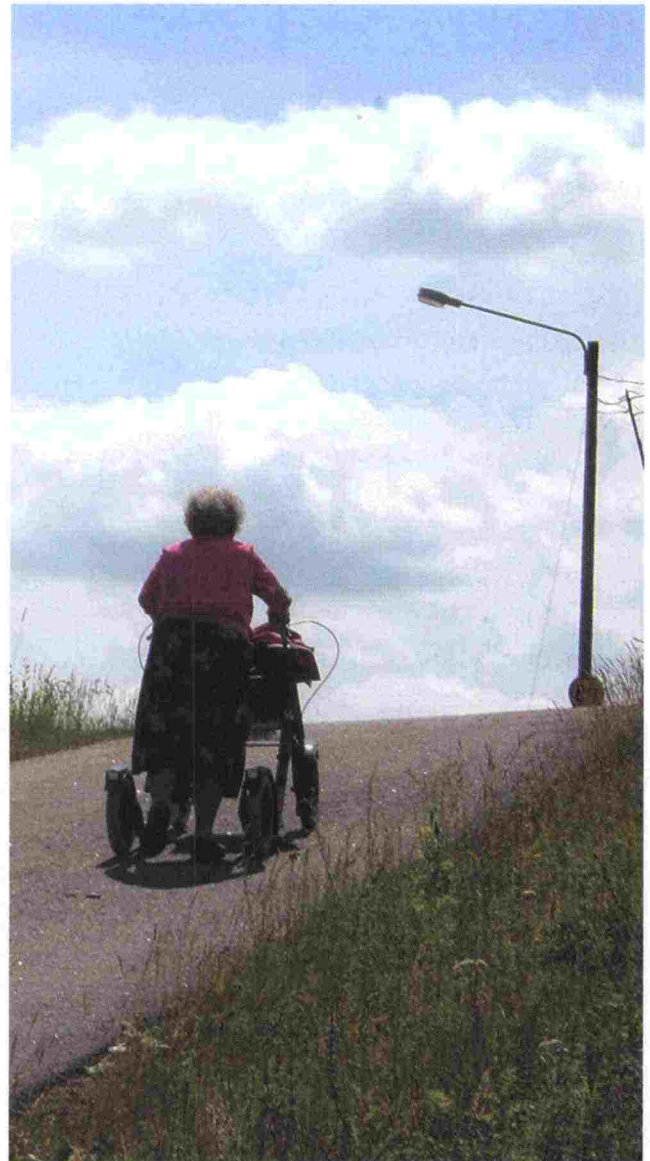
Kaupungeissa kuljetusten ja jakeluliikenteen sujuvuus heikkenee hieman liikenteen kasvaessa lukuunottamatta keskeisiä läpikulkuliikenteen väyliä ja terminaaliyhteyksiä, joiden toimivuuden turvaaminen on ensisijaista. Talvella kaupan kuljetuksia helpottaa hieman niiden nykyistä parempi huomioon otto talvihoitotoimenpiteiden ajoituksessa taajamien läheisyydessä.

#### 6.1.4 Alueellinen ja sosiaalinen tasa-arvo

Haja-asutusalueen liikkumisolosuhteissa ei tapahdu merkittäviä muutoksia. Tieverkon päivittäinen liikennekelpoisuus turvataan koko tiepiirin alueella ympäri vuoden ja tiestön kunnon heikentyminen pysäytetään, mutta liikenneyhteyksien palvelutasoa parantavia investointeja tehdään alemmalla tieverkolla vähäisessä määrin ainoastaan kuntoperusteella määräytyvien korvausinvestointien yhteydessä. Monia geometrialtaan tai leveydeltään puutteellisia kuntakeskusten pääyhteyksiä päätieverkolle ei pystytä parantamaan.

Saaristossa useiden lyhyiden lossivälien korvaaminen silloilla ja lauttaliikenteen kehittäminen helpottavat asukkaiden elämää vähentämällä liikumisen aikataulusidonnaisuutta ja nopeuttamalla tieliikenneyhteyksiä mantereelle ja saarten välillä. Kaikkia yhtätoista suunniteltua lossin korvaavaa siltaa ei kuitenkaan pystytä rakentamaan vuoteen 2015 mennessä.

Useimmissa seutukuntakeskuksissa liikenteen kasvu on maltillista ja liikenteen sujuvuus säilyy hyvänä. Voimakkaasti kasvavalla Salon seudulla rakenteilla oleva E18 ja myöhemmät ohitustie-



ratkaisut helpottavat keskustan ruuhkia. Myös Raumalla uusi satamayhteys vähentää keskustan läpikulkuliikennettä.

Seutukuntakeskusten ulkoisia yhteyksiä pystytään parantamaan ja kehittämään pääsääntöisesti vain päätieverkon osalta. Uudet seututiejakso mt 210 Lappi–Hinnerjoki, Haku-tien mt 224 puuttuva osuus Aurasta Mietoisiin sekä Porin satamayhteyden mt 272 jatke kantatielle 23 Noormarkkuun rakennetaan ja mt 210 välillä Oripää–Yläne parannetaan, jos hankkeisiin saadaan kehittämisrahoitusta. Muita puuttuvia seututieyhteyksiä ei rakenneta. Eräitä sekä kunnoltaan että geometrialtaan heikkoja seututiejaksoja parannetaan kuitenkin korvausinvestointeina, mm.



maantien 213 Ypäjä–Säkylä vielä parantamaton osuus Virttaa–Pyhäjoki.

Turun ja Porin kaupunkiseuduilla ei pystytä tarjoamaan nykyistä sujuvuustasoa liikenteen kasvaessa lukuun ottamatta keskeisimpiä läpikulkua ja satamayhteyksiä, joille kehittämistoimenpiteet painottuvat.

Sosiaalista tasa-arvoa tuetaan ottamalla kaikessa tienpidossa entistä paremmin huomioon lasten, ikääntyneiden, vammaisten ja muiden liikkumisrajoitteisten henkilöiden tarpeet. Liikku- misympäristön esteettömyyteen kiinnitetään lisääntyvää huomiota mm. taajamateiden, kevyen liikenteen väylien, linja-autopysäkkien ja levähdysalueiden hoidossa, investointihankkeissa sekä ylläpidon puitteissa tehtävissä pienemmissä parantamistoimissa. Myös liikenneturvallisuuden parantamistoimissa otetaan huomioon eri väestöryhmien erilaiset edellytykset selvitä liikenneympäristössä.

Kaikkien väestöryhmien käytettävissä olevien jalankulun ja pyöräilyn toimintaolosuhteita parannetaan rakentamalla lisää kevyen liikenteen väyliä ja alikulkuja sekä panostamalla nykyistä enemmän väylien rakenteen ja päällysteen kuntoon. Väylien tarve on kuitenkin rakentamismahdollisuuksia suurempi. Ensisijaisesti pyritään turvaamaan ala-asteen koulumatkayhteydet. Taajamissa ja kylien kohdalla jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan rauhoittamalla liikennettä nopeusrajoitusten ja taajamatoimenpiteiden avulla. Kevyen liikenteen väylien talvihoidon taso säilytetään korkeana ja pyritään ajoittamaan paremmin yhteen kuntien hoitotoimien kanssa.

Joukkoliikenteen toimintaolosuhteita kehittämällä parannetaan linja-autoliikenteen ja matkaketjujen sujuvuutta. Fyysisen toimintaympäristön kehittämisessä etusijalla ovat bussipysäkit, niiden kevyen liikenteen yhteydet ja liityntäpysäköinti sekä ruuhkaliittymien liikennevalo- ja kaistajärjestelyt. Ensimmäisessä vaiheessa kehittämistoimet käynnistetään ns. joukkoliikenteen laatu- käytävissä, jotka määritellään yhdessä kuntien ja joukkoliikennesektorin toimijoiden kanssa. Kehittämistoimenpiteet painottuvat Turun, Porin, Rauman ja Salon seuduille, joissa väestöpohja antaa

mahdollisuudet myös joukkoliikenteen tarjonnan samanaikaiseen parantamiseen sekä merkittävälle joukkoliikenteen yhteysväleille, kuten Turku–Helsinki ja Rauma–Pori -väleille. Vastuu yleisten teiden pysäkkikatoksista siirtyy suunnittelukauden aikana kunnilta Tiehallinnolle. Linjausten mukaan myös tärkeimpien maaseutupysäkkien olosuhteita kehitetään. Maaseudulla myös linja-autovuorojen ja koulukuljetusten perusteella kohdistettu täsmähoito ja korvausinvestointeihin liittyvät tiestön parantamistoimenpiteet helpottavat paikoin linja-autojen liikennöintiä.

### 6.1.5 Liikenneturvallisuus

Toimintalinjassa panostetaan selkeästi liikenneturvallisuuden parantamiseen. Linjauksen mukaisilla toimenpiteillä tiepiirin henkilövahinko-onnettomuusaste alenee ja lähestyy valtakunnan keskitasoa. Sitä ei kuitenkaan saavuteta pelkästään tiepiirin toimin, vaan se edellyttää yhteistyötä ja tiepiirin lisäksi myös muiden tahojen aktiivista toimintaa.

Suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentämisessä ja lieventämisessä tärkeimpiä toimenpiteitä ovat vt 1:n ja vt 8:n tehostetun talvihoidon jatkaminen, tärisevät reunaviivat ja kaarteiden merkitseminen, 100 km/h teiden reunapaalut, tieympäristön pehmentäminen koko päätieverkolla, muuttuvien nopeusrajoitusten sekä varoitus- ja tiedotusjärjestelmien kehittäminen sekä pääteiden automaattisen liikennevalvonnan lisääminen noin 150 km matkalle yhteistyössä poliisin kanssa. Uudet ohituskaistat varustetaan aina keskikaiteilla kohtaamisonnettomuuksien välttämiseksi. Alemman tieverkon tiekohtaiset nopeusrajoitukset tarkistetaan vastaamaan paremmin niille usein tyypillistä pienipiirteistä geometriaa, jos yleisrajoituksen alentaminen 70 kilometriin tunnissa ei toteudu.

Liittymäonnettomuuksia vähennetään ja lievennetään laskemalla nopeuksia taajamissa nopeusrajoitusten ja pienten investointien avulla, lisäämällä vilkkaimpien tiejaksojen valaistusta sekä





parantamalla onnettomuusalttiimmat liittymät. Ongelmallisimpien liittymien parantamiskeinoina käytetään mm. kiertoliittymiä, liittymien siirtoa, porrastusta ja kanavointia, nopeusrajoituksia sekä pienempiä parantamistoimia kuten normaalia suurempia liikennevalo-opastimia ja polkupyörätunnistimia painonappien sijasta. Eritasoliittymiä pystytään toteuttamaan ainoastaan kehittämissankkeiden yhteydessä pääteillä ja satamayhteyksissä. Nykyisen vt 1:n korvaava moottoritie vähentää sekä suistumis-, kohtaamis- että liittymäonnettomuuksia.

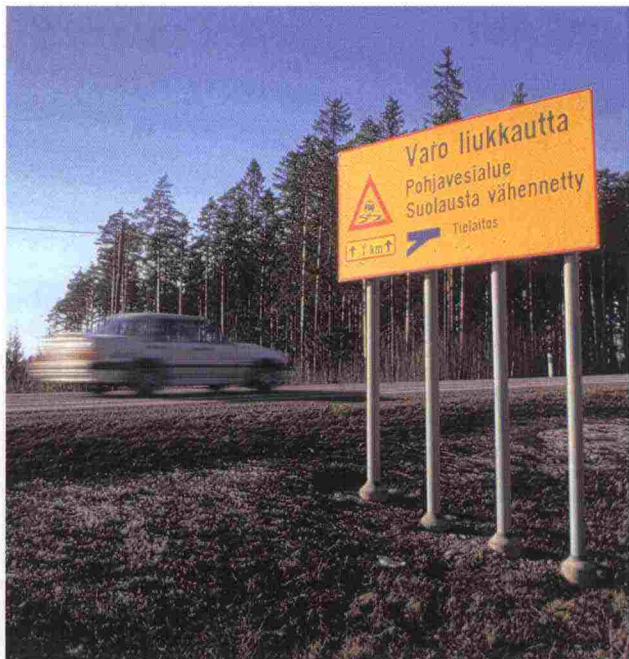
Kevyen liikenteen turvallisuutta parannetaan rauhoittamalla liikennettä taajamissa ja kylien kohdalla nopeusrajoitusten ja fyysisten toimenpiteiden avulla sekä rakentamalla uusia kevyen liikenteen väyliä ja alikulkuja. Mahdollisuudet väylien rakentamiseen ovat kuitenkin tarvetta pienemmät. Ensisijaisesti pyritään turvaamaan alasteen koulumatkayhteydet.

Yleisten teiden tasoristeysten poisto väleiltä Turku–Loimaa ja Pori–Kokemäki sekä Kustavintieltä vähentää tasoristeysonnettomuuksien riskiä merkittävästi.

Liikenteen valvontaa helpotetaan toteuttamalla valvontapisteiksi soveltuvia pysäköimis- ja valvonta-alueita poliisin tarpeiden mukaisesti.

Vuonna 2005 jokaisessa Turun tiepiirin kunnassa on ajan tasalla pidettävä liikenneturvallisuuksuunnitelma, jossa esitettyjä pieniä, tehokkaita turvallisuustoimenpiteitä toteutetaan jatkuvasti siihen erikseen varatulla rahoituksella. Tiepiiri osallistuu aktiivisesti alueelliseen ja paikalliseen liikenneturvallisuuksuustyöhön yhteistyössä muiden tahojen kanssa. Tuloksien saavuttaminen edellyttää myös muiden tahojen liikenneturvallisuuksuustyön tehostamista. Tiepiirin sisäisessä toiminnassa suunnitelmien, hankkeiden ja tienpidon turvallisuustaso varmistetaan koulutuksen, turvallisuusauditointien ja tilausehtojen avulla.





### 6.1.6 Ympäristö

Ympäristötavoitteista osa jää toimintalinjan mukaisilla toimenpiteillä toteutumatta. Hiilidioksidipäästöt kasvavat liikenteen kasvun myötä. Tiepiirin mahdollisuudet autoliikenteen kysynnän hillitsemiseen ovat kuitenkin rajalliset. Voidaan kuitenkin arvioida, että noudatettava nopeusrajoituspolitiikka ei ainakaan tue autoliikenteen kysynnän kasvua.

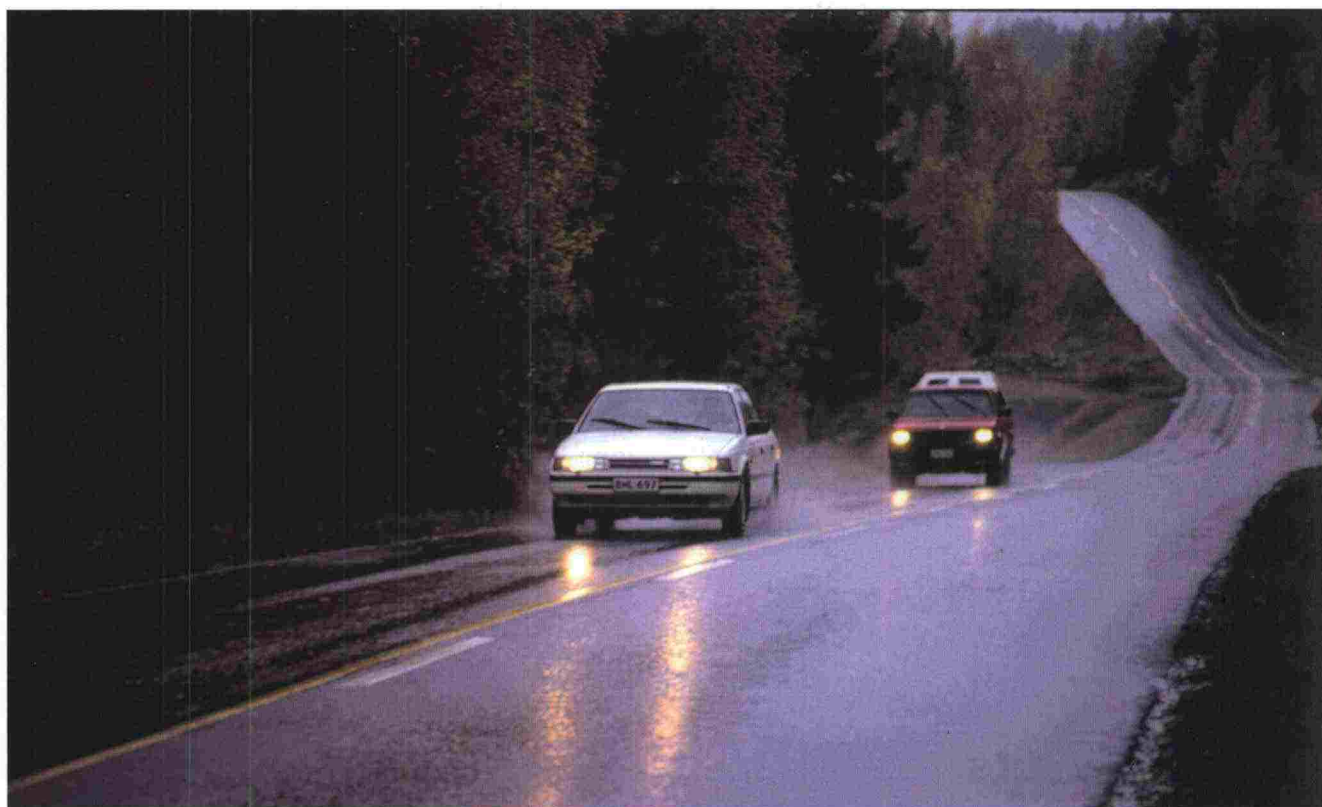
Liikenteen meluhaitat kasvavat liikenteen lisääntyessä. Uusien tiehankkeiden lisäksi vain pahimmissa melukohteissa toteutetaan suojaustoimenpiteitä. Meluhaittoja hillitään kuitenkin myös päällystevalinnoilla ja nopeusrajoituksilla. Turussa, Raumalla ja Salossa liikenteen haittoja asukkaille pystytään vähentämään ohjaamalla satama- ja läpikulkuliikenne uusien tiejärjestelyjen avulla pois keskustasta.

Teiden suolauksesta ja onnettomuuksista aiheutuvaa pohjaveden pilaantumisriskiä vähennetään suojauksia rakentamalla. Suojauksia pystytään kuitenkin rakentamaan vain valtakunnallisen vertailun perusteella pahimpiin kohteisiin. Suolauksen haittavaikutuksia pohjavesiin hillitään tiukentamalla hoitourakoissa sallittavaa suolamäärää yleisesti ja pohjavesialueilla erityisesti.

Hiljaisemmilla pääteillä ja vilkkailla seututeillä suolausmäärää ei kuitenkaan pystytä vähentämään, koska polanteisena hoito ei onnistu vakiintuneen talvikauden puuttuessa rannikkoseudulla. Uudet virtausaukot parantavat vesistön tilaa paikallisesti.

Maisemaa ja kaupunkikuvaa muokkaavia suuria investointeja tehdään Turun ja Porin sisääntulojaksoilla, Turun, Rauman ja Salon ohikulku- ja satamayhteyksillä, yhteysvälihankkeiden osana valtateillä 2 ja 8 sekä Lappi–Hinnerjoki-, Poikeljärvi–Noormarkku-, Oripää–Yläne- ja Haku-tietä rakennettaessa. Merkittävin maisemaan ja luonnonympäristöön vaikuttava hanke on kuitenkin E18-moottoritien rakentaminen. Muualla suuria maisemaa muokkaavia investointeja ei juuri tehdä, ainoastaan losseja korvaavilla silloilla ja eräillä rautatiesilloilla on merkittäviä paikallisia maisemavaikutuksia.

Taajamahankkeet parantavat taajamakuva useissa kunnissa, vaikka hankkeiden sisältöä joudutaankin karsimaan aikaisempaa turvallisuuspainotteisemmiksi. Pienet ympäristötoimenpiteet kohentavat tieympäristöä yksittäisissä kohteissa. Viherympäristön hoitotaso säilyy pääosin ennallaan. Tienvarsien niiton ajoituksessa otetaan huomioon myös niittykasvillisuuden suojelutarpeet.




## 6.2 Liikkumisolosuhteet vuonna 2015

Liikkumisolosuhteet vuonna 2015 kuvaavat niitä olosuhteita, jotka vallitsevat Turun tiepiirin yleisillä teillä, jos liikenne kasvaa ennusteiden mukaan ja vuosien 2001–2015 tienpito toteutuu toimintalinjan mukaisesti. Arvioinnin lähtökohtana on siten toimintalinjan yhteydessä kuvattu perustienpidon rahankäyttö ja hankekorien 1 ja 2 mukaisten kehittämishankkeiden toteutuminen. Liikkumisolosuhteita kuvataan tielläliikkujan kannalta.

Ennusteen mukaan liikenne kasvaa vuodesta 1997 vuoteen 2015 Satakunnan yleisillä teillä lähes 20 prosenttia ja Varsinais-Suomen yleisillä teillä lähes 30 prosenttia. Kaupunkiseuduilla ja pääteillä kasvu on suurempaa, suurimmillaan lähes 50 prosenttia, ja maaseudun yhdysteillä pienempää, pienimmillään liikenne pysyy nykytasolla.

### Henkilöautoliikenne

Turun ja Porin kaupunkiseudut

 Liikenteen kasvu on voimakkaampaa Turun kaupunkiseudulla. Yleisesti ottaen henkilöautoliikenteen sujuvuus heikkenee hieman liikenteen kasvun myötä ja joillakin sisääntuloteillä liikenne ajoittain ruuhkaantuu. Joidenkin tiejaksojen sujuvuus kuitenkin paranee investointien johdosta. Suurempia sujuvuutta lisääviä parantamistoimia tehdään kuitenkin vain läpikulku- ja satamaliikenteelle tärkeillä päätieyhteyksillä kehittämishankkeiden myötä: Porin seudulla vt 2 lentoasema–Ulvila ja vt 8 Hyvelä–Söörmarkku, Turun seudulla vt 8 Raisiossa, kt 40:n eritasoliittymät ja satamayhteys kt 40 Ohikulkutie–vt 8–Suikkilantie. Ongelmallisimmissa ruuhkaliittymissä tilannetta helpotetaan kaistajärjestelyillä ja valo-ohjauksella. Nykyverkon toimivuutta parannetaan liikenteen hallinnan keinoin yhdessä kuntien kanssa. Tievalaistusta jatketaan vilkkaimmilla sisääntuloteillä. Tiestön hoito pysyy nykyisellä hyvällä tasolla.



## Seutukuntakeskukset

**0** Henkilöautoliikenteen olosuhteet pysyvät pitkälti ennallaan. Useimmissa seutukuntakeskuksissa liikenteen kasvu on maltillista ja liikenteen sujuvuus säilyy hyvänä, vaikka sujuvuutta parannetaan ainoastaan yksittäisissä ongelmaliittymissä. Voimakkaasti kasvavalla Salon seudulla rakenteilla oleva E18 ja myöhemmät ohitustieratkaisut helpottavat keskustan ruuhkia. Myös Raumalla uusi satamayhteys vähentää keskustan läpikulkuliikennettä. Salon ja Rauman suuret hankkeet edellyttävät kuitenkin kehittämisrahoituksen saamista. Tiestön hoito pysyy nykyisellä hyvällä tasolla.

## Haja-asutusalue ja taajamat

**+** **Runkoverkko:** Henkilöautoliikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranevat liikenteen kasvusta huolimatta, sillä päätieinvestoinnit painottuvat runkoverkon teille (vt 1, 2, 8 ja 9, kt 40). Eniten ajo-olosuhteet paranevat vt 1:llä moottoritien myötä. Muilla runkoverkon teillä sujuvuutta parantavat yhteysvälihankkeisiin sisältyvät ohituskaistat, eritasoliittymät ja muut liittymätoimenpiteet. Palvelutasoa lisää ajantasainen tiedotus ajo-olosuhteista ja häiriötilanteista. Hoito ja päällysteiden ylläpito pysyvät nykyisellä hyvällä tasolla.

**Muut päätiety:** Muiden pääteiden hoito ja ylläpito säilyvät hyvällä tasolla, mutta investointeja tehdään vähän ja lähinnä liikenneturvallisuuspäätöillä. Liikennemäärien kasvaessa ruuhkatuntiliikenteen sujuvuus heikkenee paikoin valtateilla 12 ja 10 sekä kantatiellä 23. Turvallisuus ja liittymien toimivuus turvataan nopeusrajoitusten, valo-ohjauksen ja kiertoliittymien avulla. Muilla runkoverkon ulkopuolisilla pääteillä liikennemäärien kasvu ei aiheuta merkittävää jonnoutumista. Geometrialtaan selkeästi puutteellisten kantatiejaksojen 52 Somero–Palikkala ja 44 Kankaanpää–Honkajoki parantaminen ei toteudu ennen vuotta 2015.

**0** **Muu tieverkko:** Henkilöautoliikenteen olosuhteet pysyvät pääosin nykytasolla. Alemman tieverkon kunnon heikkeneminen pysäytetään, mutta teiden leveyttä ja geometriaa parannetaan merkittävästi ainoastaan kuntooperusteella määräytyvien korvausinvestointien yhteydessä. Seututiestön merkittävin korvausinvestointi on mt 213:n rakenteen parantaminen välillä Virtaa–Pyhäjoki, joka on vielä parantamaton jakso yhteydestä Eura–Alastaro–Loimaa–vt 10. Puuttuvia seututieyhteyksiä ei pystytä rakentamaan perustienpidon rahoituksella. Rauman, Vakka-Suomen ja Loimaan seutukuntien sisäiset ja ulkoiset yhteydet paranevat, jos mt 210:n jatkamiseksi Hinnerjoelta Lappiin ja parantamiseksi välillä Oripää–Yläne sekä Turun seudun uloimman kehätien mt 224:n puuttuvan osuuden Aura–Mynämäki–Mietoinen rakentamiseksi saadaan kehittämisrahoitusta. Talvihoito säilyy nykyisellä, useiden teiden osalta talveksi 2001–2002 parannetulla tasolla. Lauttaliikenteessä vastataan liikenteen kasvuun uusilla lautoilla ja osa lyhyistä lossiväleistä korvataan silloilla.

## Tavaraliikenne

### Turun ja Porin kaupunkiseudut

**0** Valtakunnallisen tavaraliikenteen sujuvuus säilyy nykytasolla ja matka-aikojen ennustettavuus paranee liikenteen kasvusta huolimatta runkoverkkoon ja satamayhteyksiin kohdistuvien toimenpiteiden avulla. Turussa raskas satamaliikenne ohjataan Ohikulkutie–Suikkilantie -yhteyden kehittämishankkeen myötä pois keskustasta. Naantalın satamayhteyden, kt 40:n liittymiä parannetaan. Vt 8:n kehittämishanke Raisiossa helpottaa kaupunkiseudulta pohjoiseen suuntautuvaa tavaraliikennettä. Porin kaupunkiseudulla vt 2:n ja vt 8:n kehittämishankkeet sekä satamayhteyden mt 272 jatke kantatielle 23 helpottavat satamaan ja Porin ohi kulkevaa tavaraliikennettä. Muualla Turun ja Porin seuduilla tavaraliikenteen sujuvuus heikkenee hieman muun liikenteen kasvun myötä.



## Seutukuntakeskukset

**+** Tavaraliikenteen olosuhteet paranevat Raumalla ja Salossa satama- ja ohitustiejärjestelyjen myötä. Muualla tavaraliikenteen olosuhteet pysyvät pitkälti ennallaan. Liikenteen kasvu on maltillista ja sujuvuutta ja turvallisuutta parannetaan tarvittaessa yksittäisissä ongelmaliittymissä.

## Haja-asutusalue ja taajamat

**+** **Runkoverkko:** Tavaraliikenteen olosuhteet paranevat merkittävästi vt 1:llä moottoritien myötä. Myös muulla runkoverkolla tavaraliikenteen olosuhteet paranevat runkoverkon yhteysvälihankkeisiin sisältyvien ohituskaistojen, eritasoliittymien ja liittymien kanavoinnin myötä liikenteen kasvusta huolimatta. Runkoverkon teiden hoito ja kunto pysyvät nykyisellä hyvällä tasolla. Tehostettu, ennakoiva talvihoito valtateillä 1 ja 8 säilytetään pysyvästi. Hiljaisemmilla runkoverkon osilla talvihoidon toimenpideajat ovat kuitenkin edelleen yöllä päiväaikaa pitempiä.

**0** **Muut päätiet:** Tavaraliikenteen olosuhteet eivät muutu merkittävästi. Hoidolla, tiestön kunnon säilyttävällä ylläpidolla ja korvausinvestoinneilla sekä yksittäisillä parantamistoimenpiteillä säilytetään ajo-olosuhteiden nykyinen taso. Talvihoidon toimenpideajat ovat edelleen yöllä päiväaikaa pitempiä.

**0** **Muu tieverkko:** Tavaraliikenteen olosuhteet pysyvät pääosin ennallaan. Alemman tieverkon kunto säilyy pääosin nykytasolla. Sorateiden jo nyt muuta maata vähäisempiä kelirikkokohtia vähennetään edelleen, mutta hitaasti. Talvihoidossa jatketaan nykyisellä, useiden teiden osalta talveksi 2001–2002 parannetulla tasolla. Tavaraliikenteen tarpeiden perusteella kohdistettu ja ajoitettu täsmähoito parantaa kuitenkin paikoin kuljetusten toimintavarmuutta edelleen. Rauman puukuljetuksille tärkeä seututie Lappi–Hinnerjoki mt 210 sekä Turun seudun uloimman kehätien mt 224 puuttuva osuus Aurasta Kustavintielle pyritään toteuttamaan kehittämisrahoituksella. Saaristossa joidenkin lossien korvaaminen silloilla ja kantavammat lossit helpottavat myös tavaraliikennettä.



## Joukkoliikenne

Joukkoliikennettä koskevissa asioissa lisätään yhteistyötä muiden toimijoiden kanssa ja osallistutaan yhteisesti sovittujen laatukäytävien ja matkaketjujen kehittämiseen.

## Turun ja Porin kaupunkiseudut

**+** Joukkoliikenteen olosuhteita parantavat pysäkkien laatutason nosto sekä ongelmallisimpien ruuhkaliittymien toimenpiteet keskeisimmillä bussireiteillä. Toimenpiteet kohdistuvat ensisijaisesti myös liikennetarjonnan ja kaluston osalta kehittyviin joukkoliikenteen laatukäytäviin. Pysäkkien talvihoidon tasoa parannetaan.

## Seutukuntakeskukset

**0** Joukkoliikenteen olosuhteissa ei tapahdu merkittäviä muutoksia. Keskeisimpien pysäkkien laatutason nosto ja pysäkkien talvihoidon tehostaminen parantavat kuitenkin hieman joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Kehittämistoimenpiteet painottuvat Raumalle ja Saloon, joissa väestöpohja antaa mahdollisuudet myös joukkoliikenteen tarjonnan samanaikaiseen parantamiseen.



## Haja-asutusalue ja taajamat

**+ Runkoverkko:** Runkoverkon pikavuoroliikenne sujuu paremmin ja ajoajaltaan ennustettavammin ohituskaistojen, liittymäjärjestelyjen, moottoritiejaksojen ja pysäkkijärjestelyjen avulla. Myös pysäkkien talvihoidon tehostaminen ja keskeisimpien pysäkkien laatutason nosto mm. Turku–Helsinki ja Rauma–Pori -yhteysväleillä parantavat joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä.

**0 Muut päätiät:** Joukkoliikenteen olosuhteet eivät muutu merkittävästi. Paikoin pysäkkijärjestelyt parantavat hieman joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä.

**0 Muu tieverkko:** Joukkoliikenteen olosuhteet eivät muutu merkittävästi. Linja-autovuorojen ja koulukuljetusten perusteella kohdistettu täsmähoito ja korvausinvestointeihin liittyvät parantamistoimenpiteet helpottavat paikoin liikennöintiä. Kysynnän vähentyessä joukkoliikenteen vuoromäärät vähenevät edelleen monin paikoin harvimmin asutuilla alueilla, seutulippujen ja palveluliikenteen yleistymisen puolestaan lisäävät joukkoliikenteen suosiota etenkin kaupunkiseutujen liepeillä. Yleisten teiden tasoristeysten poisto luo edellytykset junaliikenteen kehittämiselle Turku–Toijala ja Pori–Tampere -väleillä, mutta hankkeiden pitkä toteuttamisaika hidastaa merkittävästi liikenteen kehittämisäikataulua.




## Jalankulku ja pyöräily

Ensimmäisessä vaiheessa painotetaan ala-asteen koulumatkojen turvaamista ja sen jälkeen muita koulumatkayhteyksiä ja tärkeimpiä työmatkareittejä.


### Turun ja Porin kaupunkiseudut


**+ Kevyen liikenteen väyliä ja alikulkuja rakennetaan lisää ja verkosto on kattavampi.** Silti lähimainkaan kaikkiin odotuksiin ei pysytä vastaamaan. Lisäksi väylien tarve kasvaa jatkuvasti uusien maankäyttöalueiden myötä. Väylien rakenteen ja päällysteen kuntoon panostetaan nykyistä enemmän. Talvihoidon taso säilytetään korkeana ja pyritään ajoittamaan paremmin kuntien hoitotoimien kanssa.


## Seutukuntakeskukset

 Kevyen liikenteen väyliä ja alikulkuja rakennetaan lisää ja verkosto on kattavampi. Samanaikaisesti osassa seutukuntakeskuksia väylien tarve kuitenkin kasvaa selvästi uusien maankäyttöalueiden myötä. Väylien rakenteen ja päällysteen kuntoon panostetaan nykyistä enemmän. Talvihoidon taso säilytetään korkeana ja pyritään ajoittamaan paremmin kuntien hoito toimien kanssa.

## Haja-asutusalue ja taajamat

 **Runkoverkko:** Kevyen liikenteen turvallisuus varmistetaan rakentamalla lisää kevyen liikenteen väyliä ja alikulkuja asutuksen ja palvelujen yhteyteen sekä erillisinä hankkeina että laajemmin yhteysvälihankkeiden yhteydessä.


 **Muut päätiet:** Kevyen liikenteen väyliä ja alikulkuja rakennetaan lisää asutuksen ja palvelujen yhteyteen, mutta tarve on rakentamismahdollisuuksia suurempi. Taajamien kohdalla ajonopeuksia rajoitetaan, jos kevyen liikenteen turvallisuutta ei ole resursseja parantaa kevyen liikenteen väyliä ja eritasoja rakentamalla.

 **Muu tieverkko:** Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan taajamissa ja kylien kohdalla rauhoittamalla liikennettä nopeusrajoitusten ja taajamatoimenpiteiden avulla. Myös uusia kevyen liikenteen väyliä ja alikulkuja rakennetaan, mutta tarve on selvästi rakentamismahdollisuuksia suurempi. Väylien rakenteen ja päällysteen kuntoon panostetaan nykyistä enemmän. Talvihoidon taso säilytetään korkeana.


## Liikenneturvallisuus

Vuoteen 2005 mennessä jokaisessa tiepiirin kunnassa on ajan tasalla pidettävä liikenneturvallisuuksuunnitelma ja niiden sisältämien nopeasti tehtävien turvallisuustoimenpiteiden toteuttaminen on käynnistetty välittömästi.


## Turun ja Porin kaupunkiseudut

 Aktiivisen liikenneturvallisuustyön ja tienpitotoimien avulla liikenneturvallisuus paranee hieman. Ongelmallisimpien liittymien turvallisuus varmistetaan nopeusrajoitusten, valo-ohjauksen, kanavointien, porrastusten ja kiertoliittymien avulla, runkoverkolla ja satamayhteyksissä myös eritasoliittymillä. Tievalaistusta jatketaan vilkkaimmilla sisääntuloteillä. Kevyen liikenteen turvallisuus paranee uusien väylien, alikulkujen, autoliikenteen rauhoittamisen ja turvallisempien risteämisympäristöjen myötä.

## Seutukuntakeskukset

 Kevyen liikenteen turvallisuus paranee selvästi liikenteen rauhoittamisen sekä uusien kevyen liikenteen väylien ja alikulkujen myötä. Myös autoliikenteen turvallisuus paranee liikenteen rauhoittamistoimien ja pahimpiin onnettomuusliittymiin kohdennettujen parantamistoimenpiteiden avulla. Liikenteen kasvaessa vilkkaimpien liittymien turvallisuus varmistetaan nopeusrajoitusten, kiertoliittymien ja valo-ohjauksen avulla.

## Haja-asutusalue ja taajamat

 **Runkoverkko:** Autoliikenteen turvallisuus runkoverkolla paranee selvästi E18-moottoritien sekä muun runkoverkon osalta tieympäristön pehmentämisen, eritasoliittymien, muiden liittymätoimenpiteiden ja uusien riista-aitojen avulla. Talvihoidon korkea taso säilytetään. Myös automaattinen nopeusvalvonta ja liikenteen seuranta, telemaattiset varoitusjärjestelmät sekä tiedotus ajo-olosuhteista ja häiriötilanteista parantavat turvallisuutta.





**+ Muut päätiet:** Muun päätieverkon turvallisuus paranee tieympäristön pehmentämisen ja pahimpiin onnettomuusliittymiin kohdennettujen parantamistoimien avulla. Vilkkaimpien liittymien turvallisuus varmistetaan kiertoliittymien ja valo-ohjauksen avulla. Liikenteen kasvaessa nopeusrajoituksia lasketaan liittymissä, kyläasutuksen kohdalla ja muissa ongelmakohdissa, kunnes turvallisuutta voidaan parantaa investointien avulla. Talvihoidon hyvä taso säilytetään.

**+ Muu tieverkko:** Liikenneturvallisuutta parantaa liikenteen rauhoittaminen taajamissa ja kylien kohdalla nopeusrajoitusten ja taajamatoimenpiteiden avulla. Jos yleinen nopeusrajoituksen alentaminen 70 kilometriin tunnissa ei toteudu, tiekohtaisia nopeusrajoituksia tarkistetaan alemmalla tieverkolla myös taajamien ja kylien ulkopuolella. Kevyen liikenteen turvallisuus taajamissa paranee myös uusien väylien sekä alikulkujen ja

muiden tienylitysten turvaamistoimenpiteiden myötä. Yleisten teiden tasoristeysten poisto Turku-Loimaa- ja Pori-Kokemäki -väleiltä sekä Kustavin tieltä vähentää tasoristeysonnettomuuksia.

## Nopeusrajoitukset

### Turun ja Porin kaupunkiseudut

Taajama-alueilla liikennettä rauhoitetaan nopeusrajoitusten ja taajamatoimenpiteiden avulla. Kaupunkiseutujen moottoriväylillä on 70–100 km/h nopeusrajoitus ja pääväylillä, joilla risteävä kevyt liikenne on erotettu autoliikenteestä eri tasoon tai ohjattu valoilla, 50–60 km/h nopeusrajoitus. Muualla taajama-alueella rajoitus on pääsääntöisesti 30–40 km/h. Kiertoliittymiä käytetään nopeuksien alentamiseen taajamissa ja taajamiin saavuttaessa. Pääväylillä otetaan käyttöön liikenneolosuhteiden mukaan vaihtuvia nopeusrajoituksia.



## Seutukuntakeskukset

Taajama-alueilla liikennettä rauhoitetaan nopeusrajoitusten ja taajamatoimenpiteiden avulla. Pääväylillä, joilla risteävä kevyt liikenne on erotettu autoliikenteestä eri tasoon tai ohjattu valoilla, on 50–60 km/h nopeusrajoitus. Muualla taajama-alueella nopeusrajoitus on pääsääntöisesti 30–40 km/h. Kiertoliittymiä käytetään nopeuksien alentamiseen taajamissa ja taajamiin saavuttaessa.

## Haja-asutusalue ja taajamat

**Runkoverkko:** Runkoverkolla nopeusrajoitukset säilyvät pääsääntöisesti nykytasolla, sillä turvallisuustasoa pystytään parantamaan runkoverkolle painottuvien investointien avulla. Keli- ja liikenneolosuhteiden mukaan muuttuvia nopeusrajoituksia otetaan käyttöön. Turvallisuuden ja sujuvuuden kannalta ongelmallisimmat liittymät pyritään ensisijaisesti rakentamaan eritasoliittymiksi.

**Muut päätiet:** Myös muun päätieverkon nopeusrajoitukset säilyvät pääosin ennallaan. Nopeusrajoituksia kuitenkin alennetaan taajamien kohdalla ja muissa ongelmakohteissa liikenneturvallisuuden sitä edellyttäessä, koska resurssit turvallisuuden parantamiseen investointien avulla ovat hyvin rajalliset. Kiertoliittymiä käytetään nopeuksien alentamiseen taajamiin saavuttaessa.

**Muu tieverkko:** Taajamissa liikennettä rauhoitetaan nopeusrajoitusten ja taajamatoimenpiteiden avulla 30–40 km/h tasolle. Kyläkohdissa tiiviin tienvarsiasiutuksen kohdalla tavoiteltava nopeustaso on 40–50 km/h. Jos yleinen nopeusrajoituksen alentaminen 70 kilometriin tunnissa ei toteudu, tiekohtaisia nopeusrajoituksia tarkistetaan alemmalla tieverkolla myös taajamien ja kylien ulkopuolella. Kiertoliittymiä käytetään nopeuksien alentamiseen taajamissa ja taajamiin saavuttaessa.

## Tiestön ja siltojen kunto

**0** Siltojen ylläpitoon lisätään resursseja siten, että niiden keskimääräinen kuntotaso säilyy nykytasolla.

## Turun ja Porin kaupunkiseudut

**0** Kaupunkiseutujen tiestön nykyinen hyvä kuntotaso ylläpidetään.

## Seutukuntakeskukset

**0** Seutukuntakeskusten tiestön nykyinen hyvä kuntotaso ylläpidetään.

## Haja-asutusalue ja taajamat


**0 Runkoverkko:** Runkoverkon nykyinen pääosin hyvä kuntotaso ylläpidetään. Vt 2:n kantavuuspuutteet poistetaan yhteysvälihankkeen yhteydessä. Nykyisen vt 1:n kuormitus vähenee moottoritien valmistuessa.


**+ Muut päätiet:** Muun päätieverkon kantavuuspuutteet poistetaan suuntaamalla ylläpitoa ja korvausinvestointeja ongelmallisille tieosuuksille.

**0 Muu tieverkko:** Alemman tieverkon kunnon heikentyminen pysäytetään. Päälystetyn tiestön ylläpitoa ja korvausinvestointeja lisätään tasolle, jolla tiestön kunto pysyy keskimäärin nykyisellä tasolla. Sorateiden jo nyt muuta maata vähäisempiä keliikkokohtia vähennetään, mutta hitaasti. Joitakin sorateitä päälystetään yhteisrahoitushankkeina, mutta paikoin huonokuntoisia päälysteitä muutetaan takaisin sorateiksi.




## Ympäristö


 Pohjaveden pilaantumisriskiä suolauksen ja onnettomuuksien johdosta vähennetään suojauksia rakentamalla. Suojauksia pystytään kuitenkin rakentamaan vain valtakunnallisen vertailun perusteella pahimpiin kohteisiin. Suolauksen haittavaikutuksia pohjavesiin hillitään tiukentamalla hoitourakoissa sallittavaa suolamäärää yleisesti ja pohjavesialueilla erityisesti. Hiljaisemmilla pääteillä ja vilkkailla seututeillä suolausmäärää ei kuitenkaan pystytä vähentämään, koska polanteisena hoito ei onnistu vakiintuneen talvikauden puuttuessa rannikkoseudulla.

 Pakokaasupäästöt vähenevät ajoneuvotekniikan kehittymisen myötä. Autojen polttoaineenkulutuksen väheneminen hillitsee myös hiilidioksidipäästöjen kasvua, mutta samanaikaisesti liikenteen kasvu lisää sitä. Tienpidon toimin epäpuhtaus- ja hiilidioksidipäästöihin voidaan vaikuttaa melko vähän ja paikallisesti, lähinnä kaupunkiseutujen pääväylien ruuhkautumista hillitsemällä.


### Turun ja Porin kaupunkiseudut

 Meluhaitat kasvavat liikenteen lisääntyessä. Uusien hankkeiden lisäksi vain pahimmissa melukohteissa on toteutettu suojaustoimenpiteet. Meluhaittoja hillitään myös hiljaisemmilla päällysteillä ja nopeusrajoituksilla. Turussa satamaliikenteen ohjaaminen pois keskustasta vähentää liikenteen haittoja asukkaille. Pääväylien ja satamayhteyksien suuret investoinnit vt 8 Raisiossa, kt 40–vt 8–Suikkilantie Turussa, kt 40 yhteysvälihanke Naantali–Piikkiö, vt 2 Pori–Ulvila ja vt 8 Pori–Söörmarkku muuttavat paikoin kaupunkikuvaa merkittävästi mm. uusien eritasoliittymien myötä.


### Seutukuntakeskukset

 Meluhaitat kasvavat hieman liikenteen lisääntyessä. Uusien hankkeiden lisäksi vain pahimmissa melukohteissa on toteutettu suojaustoimenpiteet. Meluhaittoja hillitään myös hiljaisemmilla päällysteillä ja nopeusrajoituksilla. Raumalla ja Salossa satama- ja ohitus-tiejärjestelyt vähentävät raskaan liikenteen haittoja asukkaille, mutta muuttavat samalla merkittävästi kaupunkikuvaa.

### Haja-asutusalue ja taajamat

 **Runkoverkko:** Meluhaitat kasvavat liikenteen lisääntyessä. Uusien hankkeiden lisäksi vain pahimmissa melukohteissa on toteutettu suojaustoimenpiteet. Runkoverkolla tehdään maisemaa muokkaavia ja luonnonolosuhteisiin vaikuttavia suuria investointeja, merkittävimpänä E18-moottoritien rakentaminen.

 **Muut päätiet:** Meluhaitat kasvavat hieman liikenteen lisääntyessä. Suuria maisemaa muokkaavia investointeja ei juuri tehdä.

 **Muu tieverkko:** Taajamahankkeet parantavat taajamakuva useissa kunnissa, vaikka hankkeiden sisältöä joudutaankin karsimaan aikaisempaa turvallisuuspainotteisemmiksi. Pienet ympäristötoimenpiteet kohentavat tieympäristöä yksittäisissä kohteissa. Uudet virtausaukot parantavat vesistön tilaa paikallisesti. Losseja korvaavilla silloilla, eräillä rautatiesilloilla sekä uusilla seututeillä (Haku-tie, Lappi–Hinnerjoki, Oripää–Yläne, Poikeljärvi–Noormarkku) on merkittäviä paikallisia maisemavaikutuksia. Muita suuria maisemaa muokkaavia investointeja ei juuri tehdä.

## 7 Jos lähtökohdat muuttuvat

Suurimmat epävarmuustekijät, jotka voivat aiheuttaa muutoksia valittuun toimintalinjaan, koskevat tienpidon rahoitusta, kustannustasoa ja liikenteen kysynnän muutoksia.

Perustienpidon osalta suunnitelma perustuu rahoitustasoon, joka on noin 17 prosenttia suurempi kuin vuoden 1999 rahoitus. Suunnitellun rahoitustason toteutuminen on kuitenkin epävarmaa ja edellyttää, että eduskunta lisää tienpidon määrärahoja nykyisestä. Kustannustason yllättävät muutokset ja kilpailutilanteen kehittymisen vaikutukset voivat puolestaan muuttaa rahoitustarvetta jompaankumpaan suuntaan.

Jos käytettävissä oleva rahoitus laskee, turvataan ensisijaisesti tieverkon päivittäinen liikennöitävyys, tiestön kunto ja liikenneturvallisuus. Rahoitustason laskusta suurin osa kohdistuisi laajennus- ja uusinvestointeihin. Ensisijaisesti joudutaan tinkimään suunnitellun laajuisista taajamatiejärjestelyistä ja kevyen liikenteen järjestelyistä sekä tieympäristön pehmentämisestä kohdentaen pehmentämistoimenpiteitä vain vilkkaimmille päätieosuuksille. Myös meluntorjuntahankkeista voidaan tinkiä, mutta niiden kustannusvaikutus on pienehkö kokonaisuuteen verrattuna.

Jos käytettävissä oleva rahoitus nousee, kohdennetaan tienpidon toimia suunniteltua enemmän laajennus- ja uusinvestointeihin. Ensisijaisesti lisärahoituksella toteutetaan lisää kevyen liikenteen järjestelyjä paikallisten tarpeiden mukaan kohdennettuna sekä rakennetaan pääteille suunniteltua enemmän valaistusta. Jos rahoitustaso nousee merkittävästi, voidaan perustienpidon rahoitusta ohjata myös seutu- ja yhdysteiden tason nostamiseen ja puuttuvien tieyhteyksien rakentamiseen.

Myös kunnat voivat tulevaisuudessa osallistua joidenkin hankkeiden rahoitukseen nykyistä enemmän. Todennäköisesti kuntien mahdollinen rahoitus kohdistuu erityisesti kevyen liikenteen järjestelyihin ja pienemmässä määrin taajamatiehankkeisiin, melusuojuuksiin, liittymien parantamiseen, sorateiden päällystämiseen sekä hallin-

nollisen luokan muutoksen yhteydessä toteutettaviin toimenpiteisiin.

Suunnitelman mukaisten kehittämishankkeiden osalta epävarminta on esitettyjen seututiehankkeiden mt 210 Lappi–Hinnerjoki, mt 224 Haku-tie, mt 272 Poikelijärvi–Noormarkku ja mt 210 Oripää–Yläne toteutuminen, sillä nykyisellä tienpidon rahoitustasolla kehittämisen rahoitus on valtakunnan tasolla linjattu suunnattavaksi lähinnä runkoverkkoon kuuluvien vilkkaiden pääteiden, satamayhteysien ja suurten kaupunkiseutujen hankkeisiin. Jos esitettyihin kehittämishankkeisiin ei saada rahoitusta, myös luvussa 6. kuvatut vaikutukset jäävät niiden osalta saamatta.

Liikenne-ennusteen epävarmuustekijät vaikuttavat hankkeiden kiireellisyyteen erityisesti vilkkaimmin liikennöidyillä tieverkolla. Liikenteen kehitys on kiinteässä yhteydessä talouskehitykseen sekä alue- ja elinkeinorakenteen muutoksiin. Muutosten seuraukset näkyvät voimakkaimmin nopeasti kasvavilla kaupunkiseuduilla sekä vilkkaimmilla pääteillä. Turun tiepiirin alueella kasvavia seutuja ovat viime vuosina olleet Turun ja Salon seudut. E18-hankkeen myötä näiden alueiden tieverkkoa on kehitetty merkittävästi, mutta jos kasvu jatkuu nopeana, se aiheuttaa paineita aikaistaa myös muita näiden alueiden suuria hankkeita. Samaten vilkkaimpien pääteiden investointeja pyritään aikaistamaan, jos liikenne kasvaa ennakoitua enemmän. Satamaliikenteen kehitys ja muutokset puolestaan vaikuttavat satamayhteysien parantamishankkeiden kiireellisyyteen kaikissa tiepiirin alueen satamakaupungeissa.



## Kehittämishankkeina tarkastellut suuret tiehankkeet

Hanke	M€	Kuvaus/Perustelut	H/K-suhde	Maa-kunta	Päätie / muu	Vaihe	Suunn. vuosi
<b>1. Sisääntulo- ja ohikulkutiet sekä terminaalilyhteydet</b>							
vt 2 Porin lentoasema-Ulvila	14,8	Supistettu hanke, valmistuu 2002	2,1	S	P	rakenteilla	1998
vt 2 Friitalan kohdalla	16,8	Pori-Ulvila -hankkeen loppuosa (eritasoliittymä+vesistösilta)		S	P	TS	1998
vt 2 Tiilimäki-Uusiniitty/vt 8 Tiiliruukki-Ruutuk.	30,3	4-kaistaistus+eritasoliittymä	1,4	S	P	YS	1995
vt 8 Raision kohdalla	14,3	4-kaistaistuksen jatkaminen ja eritasoliittymä	2,6	VS	P	RS	1998
vt 8 Eurajoen ohikulkutie	5,9		0,8	S	P	TPS	1996
vt 10 Liedon ohik.tie	50,5	Liedon ohikulkutie ja kt 40 Avantin järjestelyt		VS	P	YS	1991
vt 11 jatke vt 2:lta vt 8:lle	5,6	Uusi valtatiejakso (Porin ohitus)		S	P	TVS	1991
vt 12 Rauman keskusta ja satamayhteys	11,8	Valtatien parantaminen ja jatkaminen sataman suuntaan	1,8 / 1,0	S	P	YS:t 96, 97, 01	
kt 40 Tuulissuo-Kirismäki	23,5	Ohikulkutien 4-kaistaistus (Tuulissuon etl. erill. hankkeisiin)	1,0	VS	P	YS	1995
kt 52 Salon itäinen ohikulkutie	21,9	Uusi ohikulkutie (mahd. kaupunkikehäratkaisu)	0,9	VS	P	YS (tarkist. 2002)	1999
mt 185 ja kt 40 Turku-Naantali	13,5	4- kaistaistus + etl uusiminen (hinta arvioitu karkeasti)		VS	P/M	kaava-lausunto	
Turun satamayhteys kt40-vt8—Suikkilantie	10,9	Tien otto yleiseksi tieksi, terminaalilyhteys 1. Vaihe		VS	P/M	Turun ljs, ideasuun.	2001
mt 224 Auran tiejärjestelyt	11,8	Auran ohikulkutie+kt 41 Auran keskusta+etl.		VS	M	YS	1993
<b>yht.</b>	<b>231,4</b>						
<b>2. Moottoriteiden/moottoriliikenneteiden rakentaminen</b>							
E18 Paimio-Muurla	106,0	Turku-Helsinki moottoritie	1,5	VS	P	rakenteilla	
E18 Muurla-Lahnajärvi	111,0	Turku-Helsinki moottoritie (T-piirin osuus hankkeesta)	1,4	VS	P	TS	2001
<b>yht.</b>	<b>217,0</b>						
<b>3. Uudet tieyhteydet/päätiet</b>							
vt 8 Pori-Söörmarkku	13,5	Uusi valtatiejakso	1,3	S	P	TS tark.serv.	1996
<b>yht.</b>	<b>13,5</b>						
<b>4. Uudet tieyhteydet/seututiet</b>							
mt 180 Poikluoma-Kirjala	8,4	Suorempi yhteys Turku-Parainen	7,0	VS	M	TAS	1997
mt 180 Finnön yhteys	12,6	Seututien jatkaminen		VS	M		
mt 209 Eurajoki-Kiukainen	11,8	Uusi seututie	1,5	S	M	YS	1995
mt 209 Kiukainen-Peipohja	4,2	Uusi seututie		S	M		
mt 210 Lappi-Hinnerjoki	7,6	Uusi seututie	0,9	S	M	TS ei TLK	1997
mt 224 Haku-tie	32,8	Uusi seututie + vt 9 etl.	1,6	VS	M	YS	1995
mt 272 Poikelijärvi-Noormarkku	2,5	Porin satamatien jatke	1,1	S	M	TAS	2002
<b>yht.</b>	<b>79,9</b>						
<b>5. Toisen ajoradan rakentaminen</b>							
vt 2 Friitala-Nakkila	23,5	4-kaistaistus+eritasoliittymä	1,4 / 1,1	S	P	YS	1995
vt 2 Nakkila-Harjavallan raja	18,5	4-kaistaistus+eritasoliittymä	1,4 / 1,1	S	P	YS	1995
vt 8 Raisio-Nousiainen	42,0	4-kaistaistuksen jatkaminen + eritasoliittymiä		VS	P	TAS alka-massa	
vt 8 Rauma-Eurajoki	16,8	Nelikaistaistus 11 km + 1 etl + 1 ratasilta		S	P	Lev. kipuraja	
vt 23 Söörmarkku-Noormarkku	11,8	4- kaistaistaminen +eritasoliittymiä	1,0	S	P	al. YS	1994
<b>yht.</b>	<b>112,7</b>						

Hanke	M€	Kuvaus/Perustelut	H/K-suhde	Maa-kunta	Päätie / muu	Vaihe tai peruste	Suunn. vuosi
<b>6. Pääteiden parantaminen/leventäminen</b>							
vt 2 Vihti-Pori	16,8	Yhteysvälihanke, T-piirin osuus		S	P	TPS tekeillä	
vt 2 Leventäminen Lauttakylä-Kanteenmaa	6,6	Tien leventäminen		S	P	Lev. kipuraja	
vt 2 Leventäminen Kanteenmaa-Humppilan raja	3,2	Tien leventäminen		VS	P	Lev. kipuraja	
vt 8 Raisio-Pori	46,3	Yhteysvälihanke		VS ja S	P	Toimintalinjahanke	2001
vt 8 Leventäminen Eurajoki-Luvia	3,9	Tien leventäminen 15 km		S	P	Lev. kipuraja	
vt 8 Leventäminen Untamala-Ihode	2,5	Tien leventäminen 10 km		VS	P	Lev. kipuraja	
vt 8 Leventäminen Söörmarkku-Lamppi	2,9	Tien leventäminen 11 km		S	P	Lev. kipuraja	
(vt 8 Laitilan kohdalla) sis. yhteysväliin	(10,1)	2 eritasoliittymää, risteysjärjestelyjä	0,8	VS	P	YS	1996
vt 9 Aura-Loimaa	5,0	Yhteysvälihanke		VS	P	Yht.väliselvitys	2002
vt 12 Rauma-Huittinen	4,2	Yhteysvälihanke		S	P	Yht.väliselvitys	2002
(vt 12 Eura-Raijala) sisältyy yhteysväliin	(5,0)	Valtatien parantaminen		S	P	TPS tekeillä	
kt 40 Naantali-Piikkiö	21,0	Yhteysvälihanke		VS	P	Yht.väliselvitys	2002
kt 44 Kankaanpää-Honkajoki	8,4	Parantaminen kantatietasoon	0,3	S	P	TPS	1994
kt 52/mt 213 Somero-Jokioinen/Palikkala	10,1	Parantaminen kantatietasoon+tieverkon täydentäminen	1,0	VS	P	TAS	1996
<b>yht.</b>	<b>130,9</b>						
<b>7. Seututeiden parantaminen/leventäminen</b>							
mt 210 Loimaa-Oripää	5,9	Seututien parantaminen	0,6	VS	M	TAS	1993
mt 210 Oripää-Yläne	6,7	Seututien parantaminen	1,7	VS	M	YS	1994
<b>yht.</b>	<b>12,6</b>						
<b>8. Alemman päällystetyn tieverkon parantaminen/leventäminen</b>							
mt 2176 Olkiluodontie	3,4	Ydinvoimalan yhteys vt 8:lle		S	M	TAS	n. 1998
<b>yht.</b>	<b>3,4</b>						
<b>9. Lossin korvaaminen sillalla</b>							
mt 180 Nauvo-Parainen	50,5	Kiinteä yhteys		VS	M	YS	1992
<b>yht.</b>	<b>50,5</b>						
<b>10. Rautateiden tasoristeysten poisto</b>							
Turku-Toijala -radan tiejärjestelyt	2,2	Turku/Jäkärä: Paimalan ja Haaganmäen tasoylikäytävät		VS	M	TS on / TVS tekeillä	
Kokemäki-Pori tasoristeysten poisto	5,0	9 kpl tasoristeyskiä välillä Kokemäki-Pori		S	M	S:n lausunto	
Turku-Loimaa tasoristeysten poisto	4,2	7 kpl tasoristeyskiä välillä Turku-Loimaa		VS	M		
<b>yht.</b>	<b>11,4</b>						
<b>Suuria hankkeita yhteensä</b>	<b>863,1</b>	<b>M€</b>					
<b>Hankekori 1 yhteensä</b>	<b>265,1</b>	<b>M€</b>					
<b>Hankekori 2 yhteensä</b>	<b>193,4</b>	<b>M€</b>					